

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO

2009/2010



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

- DRAFT FINAL -

O TEXTO CORRESPONDE A UM TRABALHO ELABORADO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA / DO EXÉRCITO PORTUGUÊS / DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

**A LUTA CONTRA A PIRATARIA. LIÇÕES DECORRENTES
DO EMPREGO DE FORÇAS CONJUNTAS E COMBINADAS**

**NUNO MIGUEL COSTA GASPAR DUARTE RAMOS
CAPITÃO-TENENTE AN**



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A LUTA CONTRA A PIRATARIA. LIÇÕES
DECORRENTES DO EMPREGO DE FORÇAS
CONJUNTAS E COMBINADAS**

Capitão-tenente AN Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte Ramos

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2009-10

Lisboa
2010



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A LUTA CONTRA A PIRATARIA. LIÇÕES
DECORRENTES DO EMPREGO DE FORÇAS
CONJUNTAS E COMBINADAS**

Capitão-tenente AN Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte Ramos

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2009-10

Orientador: Capitão-tenente António Jacinto Coelho Gomes

Lisboa
2010

AGRADECIMENTOS

Um trabalho desta natureza subentende e requer muitas fontes de informação e muitos apoios implícitos e explícitos sem os quais seria difícil concretizá-lo.

Deste modo, não esquecerei todos aqueles que de uma forma ou de outra contribuíram para que fosse possível levar este esforço a bom termo, mas agradeço especialmente às seguintes pessoas:

Ao CTEN Coelho Gomes, orientador deste trabalho individual, que na sua consecução, demonstrou permanente disponibilidade, apoio e superior orientação durante a investigação académica, contribuindo dessa forma para a consolidação final do estudo em epígrafe.

Ao CMG Gonçalves Alexandre, Comandante do NRP “Corte Real” pelos valiosos contributos e múltiplas perspectivas de se analisar a presente problemática.

Ao CFR Neves Correia, pela sua imediata disponibilidade e ensinamentos transmitidos relativamente ao Direito Internacional Marítimo e às Regras de Empenhamento, que me alertaram definitivamente para a importância das questões relacionadas com esta matéria relativamente ao tema a desenvolver.

Aos CTEN Bulha Almeida e CTEN Ferreira de Azevedo, Chefes do Departamento de Operações do NRP “Corte Real” e NRP “Álvares Cabral”, respectivamente, pela sua colaboração superior, derivada das suas experiências no teatro de operações, revelando grande sensibilidade sobre esta temática.

Aos camaradas do CEMC, pelo apoio e pelas lições aprendidas nos inúmeros momentos partilhados de trabalho, convívio e amizade.

Um agradecimento especial à minha família, em particular à minha mulher e aos meus filhos, pelo apoio incondicional durante a realização do CEMC, pelo estímulo permanente de fazer mais e melhor e pela sobrecarga acrescida à vida familiar.

ÍNDICE

1. Introdução.....	1
a. Objecto de estudo e sua delimitação	2
b. Definição dos objectivos da investigação	2
c. Metodologia	3
d. Estrutura geral.....	4
2. O Transporte marítimo.....	4
a. Sua importância	4
b. Porquê o transporte marítimo	5
c. Rotas mais importantes	7
3. A pirataria marítima.....	9
a. Evolução do fenómeno.....	9
b. Factores que contribuíram para o recrudescimento da pirataria marítima....	10
c. Regiões com maior incidência.....	12
4. Pirataria marítima na Somália	13
a. Raízes e evolução.....	13
b. Grupos identificados a operar nas águas da Somália.....	16
c. Divisão do resgate	17
d. <i>Modus operandis</i> dos piratas	18
e. Impacto da pirataria marítima somali no transporte marítimo	20
5. O Direito Internacional no combate à pirataria marítima.....	22
6. A acção militar da comunidade internacional	25
a. Organizações envolvidas	25
b. Operações conjuntas e combinadas	26
(1) Componente marítima	26
(2) Componente aérea	28
(3) Componente terrestre.....	28
(4) Componente operações especiais.....	29
7. Lições identificadas e aprendidas	30
a. Operacionalização.....	30
b. Resultados obtidos no combate à Pirataria Marítima.....	34
8. Perspectiva futura – O <i>Comprehensive Approach</i>	35
9. Conclusões	36

Referências bibliográficas.....	41
Índice de apêndices.....	Apend. 0-1
Apêndice 1 - Glossário de termos.....	Apend. 1-1
Apêndice 2 – Matriz de Validação	Apend. 2-1
Apêndice 3 – Caracterização das Operações Conjuntas e Combinadas	Apend. 3-1
Apêndice 4 – Somália. Enquadramento	Apend 4-1
Apêndice 5 – Perguntas Efectuadas Durante as Entrevistas.....	Apend 5-1
Índice de anexos.....	A 0-1
Anexo A - Localização mundial das tentativas e efectivação de ataques (2005 a 2009).....	A 1-1
Índice de Ilustrações	
Ilustração 1 – Localização dos incidentes de Pirataria Marítima.....	12
Ilustração 2 – Localização actos de Pirataria Marítima na Somália.....	15
Ilustração 3 – Localização grupos de Piratas a operar na Somália.....	16
Índice de Tabelas	
Tabela 1 – Comparação do nº de ataques entre o Golfo de Aden e a Bacia da Somália em 2008 e 2009.....	34

RESUMO

A **Pirataria Marítima** não é um fenómeno novo. Historicamente, a sua preponderância e importância era considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos, um factor dominante.

A realidade da existência da Pirataria Marítima, apesar de nunca ter desaparecido do mapa mundial, sofreu uma redução muito significativa ao longo dos anos, tendo recrudescido nos últimos tempos.

A Pirataria Marítima é de âmbito global, existindo contudo diferenciação regional. Anualmente são reportadas às autoridades entre 250 a 450 casos de pirataria, aos quais deve ser acrescido um número não estimado de incidentes que carecem de informação.

No ano de 2007, o número de casos aumentou, o mesmo acontecendo nos anos subsequentes. No ano de 2009 foram reportados 406 casos, sendo 137 perpetrados por Somalis, em grande parte devido à deterioração da situação de segurança na Somália e nas águas do **Golfo de Aden e Bacia da Somália**. A sua actuação é efectuada atacando todo o tipo de navios: navios de carga geral, porta contentores, graneleiros, pesqueiros e veleiros.

Este fenómeno tem sido caracterizado por uma tendência de violência crescente por forma a intimidar o comandante do navio a parar as máquinas e deixá-los efectuar a abordagem, sequestrando e pedindo resgates.

A natureza dos ataques reflecte as condições de vida nas áreas costeiras em causa, que aliadas à falta de presença das autoridades nacionais faz com que estas acções sejam potencializadas.

Para fazer face a esta crescente ameaça, têm sido empregues na **Somália**, por diversos actores internacionais, forças de cariz **conjunto e combinado**. Com este modo de acção, conjunto e combinado, devido à sua complementaridade, aos potenciais militares e seu efeito multiplicador na capacidade operacional, têm sido alcançados resultados eficazes reduzindo deste modo a acção dos piratas. Assim, no primeiro trimestre de 2010 houve uma redução na Pirataria Marítima na Somália tendo os piratas deslocado o seu campo de actuação para outras áreas.

Tal facto demonstra que somente com meios militares não será possível dar uma resposta cabal à resolução da problemática da Pirataria Marítima, sendo necessário uma intervenção no terreno com meios não militares.

Este tema, de grande actualidade e mediatismo na comunicação social é sem dúvida de inegável interesse.

ABSTRACT

Piracy it is far of being a new phenomenon. Has we look upon history, once sea insecurity was for centuries a major factor to consider, we realise that its importance and preponderance were always to take into account.

Although Maritime Piracy never disappeared it has decreased significantly throughout the years, gaining more recently a bigger expression.

Maritime Piracy has a global dispersion although we can say that some regional pattern can be observed. Annually about 250 up to 450 piracy events are reported to official authorities, without taking into account the non-estimated ones, unable to be confirmed.

Throughout the year of 2007 and subsequent years piracy events increased. In 2009, 406 events were reported, 137 of them conducted by Somalis, specially due to security deterioration in Somalia as well as in **Gulf of Aden** and **Somali Basin** waters. Their *modus operandi* consists on attacking all kind of ships: cargo, containers, bulk, fishery and sailboats.

This phenomenon has been characterized by a growing violence as a way of intimidating ship's captain to stop engines, allowing them to go on board, kidnap the crew and demand a ransom for their release.

In fact, taking into account how difficult life is in these coastal areas and how weak and ineffective are national authorities one can realise the kind of posture during piracy attacks.

To face this growing threat, different actors have been employing combined joint forces in **Somalia**. This way, due to complementarities, as well as to their different military potentialities and its multiplier effect on operational capabilities, effective results have been achieved on reducing pirate's activity. As a consequence, during the first trimester of 2010 pirates have changed their action to different areas.

Therefore the use of the military instrument has showed that its not the only way to fight Maritime Piracy, and that other instruments should be employed.

This topic of great timeliness and notoriety in the *media* is certainly undeniable interest.

PALAVRAS-CHAVE

Bacia da Somália

Golfo de Aden

Operações conjuntas e combinadas

Pirataria Marítima

Somália

LISTA DE ABREVIATURAS

- A -

ACU – *Aircraft Control Unit*

AFC - *Asian Financial Crisis*

AIS – *Automatic Identification System*

AMACN - *Assaltos à Mão Armada
Contra Navios*

ATCC – *Air Traffic Control Center*

AWACS – *Airborn Warning and Control
System*

- C -

CA – *Comprehensive Approach*

CAOC – *Combined Air Operations
Centre*

CEMC – *Curso de Estado Maior
Conjunto*

CFR - *Capitão-de-fragata*

CIF - *cost, insurance, freight*

CMG – *Capitão-de-mar-e-guerra*

CNUDM – *Convenção das Nações
Unidas Sobre o Direito do Mar*

COI – *Contact of Interest*

CP – *Counter Piracy*

CSNU - *Conselho de Segurança das
Nações Unidas*

CTF – *Combined Task Force*

- E -

ESM – *Electronic Support Measures*

EUA – *Estados Unidos da América*

- F -

FMI – *Fundo Monetário Internacional*

- G -

GPS – *Global Positioning System*

- I -

IMO – *International Maritime
Organization*

IMB - *International Maritime Bureau*

IRTC - *International Recommended
Transit Corridor*

ISAF - *International Security Assistance
Force*

- J -

JOA – *Joint Operations Area*

- M -

MIO – *Maritime Interdiction Operations*

MPA – *Maritime Patrol Aircraft*

MSCHOA - *Maritime Security Center
Horn of Africa*

MV – *Merchant Vessel*

- N -

NATO – *North Atlantic Threatment
Organization*

NRP – *Navio da República Portuguesa*

- O -

OI – *Organização Internacional*

ONG – *Organização Não Governamental*

- R -

RMP – *Recognized Maritime Picture*

ROE – *Rules of Engagement*

RPG - *Rocket-propelled Grenade*

- S -

SHAPE – *Supreme Headquarters Allied*

Powers Europe

- T -

TF – *Task Force*

TFG – *Transitional Federal Government*

- U -

UAV – *Unmanned Air Vehicle*

UCI – *União das Cortes Islâmicas*

UE – *União Europeia*

UKMTO – *United Kingdom Maritime*

Trade Operations

UN – *United Nations*

UNCTAD – *United Nations Conference*

of Trade and Development

- W -

VLCC - *Very Large Crude Carrier*

- W -

WFP – *World Food Programme*

- Z -

ZEE – *Zona Económica Exclusiva*

1. Introdução

A actual ordem internacional, caracterizada por uma multidisciplinaridade de assuntos complexos e comuns aos vários Estados-Nação, releva para o primeiro plano da discussão política, a operacionalização das estratégias da segurança e defesa dos Estados e dos grandes espaços regionais, como vectores cruciais para a consecução da segurança, incluindo o progresso e o bem-estar das respectivas populações.

Os novos riscos e ameaças que caracterizam o ambiente estratégico tais como o terrorismo transnacional, a proliferação de armas de destruição massiva, a imigração ilegal, os conflitos regionais, os Estados Falhados, o crime organizado e a **Pirataria Marítima**, assumiram-se desde a última década do século passado como os grandes desafios à segurança da comunidade internacional.

O incremento do comércio mundial, em que cerca de 90% do movimento das mercadorias é efectuado por transporte marítimo¹, é fruto de uma globalização em que a matéria-prima e o seu processo de transformação se encontra cada vez mais afastado do consumidor (GUEDES, 2008: 12).

Dado o crescimento do comércio marítimo, os actos de Pirataria Marítima representam uma ameaça crescente e de extrema perigosidade para a segurança marítima tendo em consideração a sua imprevisibilidade e consequências.

Os acontecimentos que recentemente eclodiram junto da Somália, ponto de passagem obrigatória para um número elevado de navios e que se encontra numa importante área de confluência que une três continentes, trouxe de novo à ribalta a problemática da segurança.

Diversos países em estruturas conjuntas, alianças e mesmo a título individual já iniciaram o combate a este flagelo na tentativa de o erradicar ou diminuir.

Face o que antecede, estudar o tema proposto, ***A luta contra a Pirataria. Lições decorrentes do emprego de forças conjuntas e combinadas***, torna-se de inegável interesse, na medida em que impõe percorrer sobre o papel relevante das operações conjuntas e combinadas no combate à Pirataria Marítima tendo como quadro conceptual as relações internacionais.

¹ Envolve cerca de 50.500 navios mercantes de carga. Podemos exemplificar o caso de um navio porta contentores que transporta em média, o equivalente a 10.000 camiões de Transporte Internacional Rodoviário e o caso de um navio graneleiro leva cerca de 200.000 toneladas de trigo e que dá para alimentar cerca de 500.000 pessoas durante um ano.

a. Objecto de estudo e sua delimitação

O título deste trabalho sugere à partida uma questão central: *tendo em conta as lições identificadas no combate à Pirataria Marítima por forças conjuntas e combinadas como se perspectiva a evolução deste combate?*

Neste contexto, considera-se como a problemática de estudo, a definição de um esquema causal onde o conceito, **papel das forças conjuntas e combinadas**, é concebido em função de outro conceito, **combate à Pirataria Marítima**, que lhe é logicamente anterior².

Para a selecção do quadro conceptual adaptado ao problema, adoptaram-se os conceitos e ideias principais quer da **doutrina operacional**, quer da **estratégia militar**. Foi necessário recorrer ainda a outras áreas do conhecimento, nomeadamente, a **história** e as **relações internacionais**.

Estudar a temática proposta, o combate à Pirataria Marítima, é um trabalho de dimensão global. Tal facto, implica a necessidade imperativa de delimitar o presente estudo. Neste seguimento, o desenvolvimento do trabalho incidirá sobre o combate à Pirataria Marítima por Forças Conjuntas e Combinadas³, facto orientador da investigação.

Por último, o estudo irá identificar as lições aprendidas das operações conjuntas e combinadas, analisar e reflectir sobre os contributos, verificando a sua importância para a evolução no seu combate na luta contra a Pirataria Marítima.

b. Definição dos objectivos da investigação

Face o que antecede foram definidos os seguintes objectivos específicos:

- Análise da importância do transporte marítimo;
- Análise da implicação da Pirataria Marítima na segurança internacional;
- Análise da caracterização da Pirataria Marítima nas costas da Somália;

² A problemática é a abordagem ou a perspectiva teórica que é adoptada para se lidar com o problema formulado pela pergunta de partida. A elaboração de uma problemática é uma operação realizada em dois momentos (Quivy, Campenhoudt, 2005: 89). No primeiro momento, uma problemática equivale a definir conjuntamente três elementos: o que pretendemos explicar, aquilo com o qual o relacionaremos e o tipo de relação que perspectivamos entre dois primeiros elementos (Quivy, Campenhoudt, 2005: 89). O segundo momento, consiste na escolha da orientação teórica, quer dizer, descrever o quadro teórico em que se inscreve a metodologia pessoal do investigador (Quivy, Campenhoudt, 2005:101).

³ De acordo com a investigação efectuada para a consecução deste trabalho, somente se conseguiu verificar a existência de Forças Conjuntas e Combinadas no combate à Pirataria junto da Somália.

- Análise da estratégia militar e das operações conjuntas e combinadas na actualidade no combate à Pirataria Marítima;
- Análise da efectividade desse combate;
- Análise de possíveis soluções que realizem um combate eficiente e eficaz a este fenómeno.

c. Metodologia

No seguimento da questão central *tendo em conta as lições identificadas no combate à Pirataria Marítima por forças conjuntas e combinadas como se perspectiva a evolução deste combate* impõe-se quatro questões derivadas:

- QD1 - De que forma a Pirataria Marítima na Somália ameaça o transporte marítimo?;
- QD2 - Como tem reagido a comunidade internacional, do ponto de vista militar, a esta ameaça?;
- QD3 – De que forma o combate à Pirataria Marítima por forças conjuntas e combinadas tem sido efectiva para a diminuição do número de ataques?;
- QD4 - No futuro, como se perspectiva o combate à Pirataria Marítima?.

O presente trabalho de investigação tem como base a estrutura de um modelo teórico⁴, que procura encontrar soluções para todas as perguntas formuladas, emergindo forçosamente hipóteses, ou seja, uma resposta provável e provisória. Assim, neste estudo foram equacionadas as seguintes hipóteses⁵:

- H1 – O transporte marítimo alterou o seu comportamento ao largo da Somália.
- H2 – Foram empregues meios militares, de forma conjunta e combinada, no combate à Pirataria Marítima.
- H3 – O número de ataques dos piratas diminuiu com o combate à Pirataria Marítima na Somália através de forças conjuntas e combinadas.

⁴ O método hipotético-dedutivo constrói conceitos sistémicos, hipóteses deduzidas e um modelo teórico no verdadeiro sentido do termo (Quivy, Campenhoudt, 2005: 138). Este método não é induzido pela experiência; é construído por raciocínio abstracto – dedução, analogia, oposição, implicação – ainda que se inspire forçosamente no comportamento dos objectos reais e nos conhecimentos anteriormente adquiridos acerca desses objectos (Quivy, Campenhoudt, 2005: 125).

⁵ Uma hipótese é uma proposição que prevê uma relação entre dois termos, que, segundo os casos, podem ser conceitos ou fenómenos. Uma hipótese é, portanto, uma proposição provisória, uma pressuposição que deve ser verificada (Quivy, Campenhoudt, 2005: 136).

- H4 – O combate à Pirataria Marítima deverá ser efectuado através do *Comprehensive Approach*.

d. Estrutura geral

O trabalho articula-se em **nove** partes distintas, mas inter-relacionadas. No **primeiro capítulo** é efectuada a introdução a este trabalho. O **segundo capítulo** discorre sobre a importância do transporte marítimo. No **terceiro capítulo** será abordada a temática da Pirataria Marítima e factores que implicaram o seu recrudescimento a nível global. No **quarto capítulo** irá ser efectuada uma abordagem específica ao caso da Pirataria Marítima na Somália. O **quinto capítulo** analisa as fontes do Direito verificando qual a sua abrangência relativamente ao fenómeno da Pirataria Marítima. O **sexto capítulo** examinará de que modo são empregues os meios militares nas operações conjuntas e combinadas. O **sétimo capítulo** contemplará as lições aprendidas e identificadas relativamente ao combate da Pirataria Marítima desde tipo de operações. Por fim, no **oitavo capítulo** será efectuada uma breve visão prospectiva relativamente ao combate à Pirataria Marítima. O trabalho encerrará com as respectivas **conclusões**.

2. O Transporte marítimo

a. Sua importância

Ao longo da história, as populações ribeirinhas utilizavam primeiramente o mar como fonte de recursos alimentares. Posteriormente, aliaram o transporte de pessoas e mercadorias à necessidade básica da alimentação. Para que pudesse existir livre circulação de gentes e bens, a comunidade internacional estabeleceu o princípio da liberdade do uso inofensivo do mar que demonstrou ser o principal factor de desenvolvimento do comércio marítimo (CORREIA, 2010).

Presentemente, nesta era da economia global, onde a conexão e interdependência são factores-chave, o transporte marítimo continua a ser a forma de transporte com o melhor custo – benefício para movimentar mercadorias e matérias-primas em quantidade, sendo o mar o espaço por onde circula cerca de 90% do comércio internacional, actividade básica para a expansão e estabilidade económica dos Estados (GUEDES, 2008:12).

Releva-se a existência de cerca de 50.000 navios⁶, pertencentes a mais de 150 países a efectuar transporte de mercadorias entre diversas nações e que representam mais de 600 milhões de toneladas transportadas, sendo necessário para a sua operação mais de um milhão de profissionais de distintas nacionalidades devidamente qualificados, tornando o transporte marítimo uma indústria à escala global (NATO, 2008b: 1).

Geograficamente, as actividades marítimas podem ser divididas em duas categorias principais, as de navegação em águas interiores, relativamente ao transporte fluvial e as de alto mar (RODRIGUE E SLACK, 2009a).

No que concerne ao transporte fluvial, verifica-se que a dimensão dos navios é menor, implicando diferentes características operacionais, adaptadas aos cursos de água. O transporte fluvial é adequado ao transporte de carga a granel, tendo custos relativamente baixos e em termos ambientais revela-se como uma boa solução (RODRIGUE E SLACK, 2009a).

O transporte fluvial tem desempenhado um papel fundamental para vários países industrializados com sistemas de vias de grande porte⁷ verificando-se nos últimos tempos um incremento na sua utilização junto das grandes regiões industriais, especialmente na Europa Ocidental e no interior da China⁸ (RODRIGUE E SLACK, 2009a).

O transporte efectuado no alto mar também tem sido alvo de elevado crescimento, com especial incidência no oceano Pacífico, estando tal facto muito ligado à dependência dos países desenvolvidos à energia, minérios e produtos agrícolas.

b. Porquê o transporte marítimo

A principal função do transporte marítimo é a movimentação de carga, preenchendo o espaço que medeia entre o produtor e o consumidor. Na alínea anterior, foi referida qual a importância do transporte marítimo. Iremos agora verificar o porquê da sua procura.

São referidos quatro factores essenciais para a sua procura: o preço, a velocidade, a fiabilidade e a segurança (STOPFORD, 1997: 10-12).

⁶ Um navio pode custar cerca de 100 milhões de dólares. A indústria mundial de transporte marítimo consegue atingir valores na ordem dos 380 mil milhões de dólares em taxas de frete. Quando analisados estes números de forma pouco cuidada podem parecer elevados, mas, devido às economias de escala, verifica-se que o custo do transporte das mercadorias por mar é o mais baixo de todos.

⁷ São exemplos desta situação o Volga e o Reno.

⁸ O crescimento e a diversificação das actividades económicas na China, com a sua integração na economia global e crescimento da sua economia interna resultou num aumento do afretamento de navios na sua rede fluvial.

O custo do transporte é sempre importante. Assim, o **preço** a pagar no transporte de bens é indissociável da escolha do transportador. É relevante referir que quanto maior for a quantidade de bens a transportar menor é o custo associado, existindo por isso uma economia de escala. O custo do transporte marítimo⁹ tem sido reduzido de forma considerável, estando proporcionalmente mais barato relativamente ao que se praticava há algumas décadas¹⁰.

O tempo que demora o transporte, ou seja a **velocidade** a que é efectuado o trânsito, relacionado à capacidade de transporte também se revela importante. Apesar de existirem meios de transporte mais rápidos, os navios possuem uma capacidade ímpar no transporte de mercadorias. A modernização das frotas mundiais associando as formas de casco de maior dimensão e instalações de propulsão de menor consumo permite actualmente aos navios percorrer um maior espaço em menor tempo, tornando na maioria dos casos o transporte marítimo vantajoso relativamente a outros meios de transporte¹¹, sendo uma opção privilegiada na sua escolha como meio transportador.

Os navios são um meio de transporte com grande **fiabilidade**. Este factor é potenciado pelos cuidados de condução, operação e manutenção e ainda da fiscalização, não só das respectivas organizações dos Estados do Pavilhão¹², mas ainda por peritos da Sociedade de Classificação de Navios¹³ e pelo controle a que estão sujeitos pelos Estados dos portos que utilizam e águas costeiras onde navegam.

Com a crescente importância do *"just in time"*¹⁴ relativamente aos sistemas de controle de stocks, faz com que esta palavra relativamente ao transporte, assumisse um

⁹ O transporte marítimo consome apenas um décimo do combustível por tonelada-milha requerido pelo transporte terrestre.

¹⁰ Por exemplo, na década de 50, o custo de transporte de um barril de petróleo do Médio Oriente Médio para a Europa representava cerca de 49 por cento do custo CIF (*cost, insurance, freight*). Como resultado, as empresas petrolíferas dedicaram um grande esforço para encontrar formas de reduzir o custo de transporte. Na década de 90 o preço do petróleo sofreu um aumento e os custos de transporte caiu para apenas 2,5% do preço CIF.

¹¹ Para algum tipo de material ainda se privilegia o transporte aéreo e terrestre.

¹² O Pavilhão de um navio é a bandeira que indica o seu país de registo. Existem diferentes regulamentações internas, escolhendo muitas vezes os armadores o país de registo mediante diversas facilidades das quais se destacam as financeiras.

¹³ As sociedades de classificação de navios indicam um conjunto de regras técnicas, confirmam que os desenhos e cálculos cumprem essas mesmas regras, durante o processo de construção e periodicamente efectuam vistorias aos navios para garantir que eles continuam a cumprir as regras estabelecidas. Também são responsáveis por classificar plataformas petrolíferas, outras estruturas offshore e submarinos.

¹⁴ O *Just in time* é um sistema de administração que determina que nada deve ser produzido, transportado ou comprado antes da hora exacta. Pode ser aplicado em qualquer organização para reduzir stocks e os custos decorrentes da sua armazenagem.

novo significado. Alguns utilizadores do transporte marítimo estão dispostos a pagar mais por um serviço que é garantido e que funciona em tempo, nos moldes contratualizados.

Por fim, o transporte marítimo é um modo de efectuar a movimentação de materiais em **segurança**, existido um risco mínimo e segurável na existência de perda ou dano no trânsito. A segurança da navegação marítima tem sofrido uma grande evolução nos últimos anos graças á implementação, não só das normas internacionais, mas também à evolução técnica dos próprios navios, e dos seus equipamentos de navegação¹⁵.

c. Rotas mais importantes

Os oceanos, os mares e os rios são as três principais estradas do transporte marítimo. Dada a irrelevância dos rios para este trabalho, as suas rotas não serão abordadas.

Os oceanos representam perto de 71% da superfície terrestre tendo relevância para a circulação marítima o Oceano Pacífico com cerca de 165 milhões de km², o Oceano Atlântico com 82 milhões km² e o Oceano Índico com cerca de 73 milhões de km². Outros dois grandes espaços utilizados para a circulação marítima são o Mar Mediterrâneo com 2,5 milhões km² e o Mar Vermelho com 450 mil km², não devido à sua extensão, mas tendo em consideração a quantidade de navios que navegam nas suas águas (RODRIGUE E SLACK, 2009b).

Contudo, o mar é um meio adverso para o ser humano e apesar dos navios terem, ao longo dos anos, sofrido diversas melhorias a nível da sua construção, tais como condições de habitabilidade e de capacidade de transporte, aumentando de forma notável a sua segurança e fiabilidade, verifica-se ainda que em determinadas latitudes, as condições meteorológicas e as correntes continuam a impedir, de uma forma geral, as rotas marítimas (RODRIGUE E SLACK, 2009a).

O Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, nas suas latitudes mais a norte, entre os 50 e os 60 graus Norte, estão sujeitos a diversas intempéries durante o Inverno, que prejudicam a navegação, e que por vezes, obrigam os navios a seguirem rotas em latitudes mais a sul, aumentando deste modo o trajecto a efectuar. O mesmo se verifica, mas por outras razões, durante a época das monções no Oceano Índico e no Mar da China

¹⁵ Podemos incluir aqui o GPS, o AIS, os diversos meios de comunicação incluindo o *Inmarsat* e as facilidades concedidas pela Previsão Meteorológica que é efectuada cada vez mais com maior eficiência.

Meridional, onde a navegação se pode tornar mais perigosa (RODRIGUE E SLACK, 2009a).

No transporte marítimo, existem determinados pontos¹⁶ pelos quais a maioria da navegação durante as suas rotas terá forçosamente de passar. Assim, podemos relevar as seguintes rotas marítimas (LE MARIN, 2007: 24-26).

A grande rota marítima Leste - Oeste¹⁷ (E-W) com origem no Mar da China que inclui o Estreito de Malaca navegando em direcção ao Mar Vermelho para passar o Canal do Suez¹⁸, seguindo posteriormente para os portos do Mar Mediterrâneo, do Norte da Europa e América do Norte ou para o Canal do Panamá¹⁹. Esta rota é apelidada por “rota real”.

A rota que passa no Estreito de Ormuz onde passa a navegação vinda do Golfo Pérsico seguindo para Leste ou para Oeste para o Cabo da Boa Esperança ou Cabo Horn, rota efectuada pelos petroleiros considerados como *Very Large Crude Carrier* (VLCC) que devido ao seu calado²⁰, comprimento e boca²¹ não conseguem atravessar nem o Canal do Suez nem o Canal do Panamá.

A rota que passa no Estreito do Bósforo, referente aos navios vindos do Mar Negro para o Mar Mediterrâneo.

A rota que passa ao largo de Ouessant, seja de navios vindos do Sul ou de Oeste e que demandam portos do Canal da Mancha, do Canal de S. Jorge²², do Mar do Norte ou do Mar Báltico.

A rota marítima do Norte - Oeste (N-W) ligando os portos da China, Coreia do Sul e Japão com os portos ocidentais do Atlântico passando ao norte do Alasca e do Canadá e ao oeste da Gronelândia, sendo vocacionada principalmente para o transporte marítimo de petróleo, carvão, gás, minérios e cereais.

¹⁶ Chokepoints - são canais estreitos utilizados como rotas marítimas por onde passa um número elevado de navios.

¹⁷ Prevê-se que o fluxo de navios seja de 140.000 durante o ano de 2010.

¹⁸ A dragagem em curso no Canal do Suez em que a profundidade irá aumentar mais 20 metros de profundidade irá permitir a passagem dos VLCC prevendo-se que estes trabalhos estejam concluídos durante o ano de 2010.

¹⁹ Está a ser alargado por forma a permitir a passagem de navios porta contentores com capacidade para transportar 12.000 contentores, prevendo-se que os trabalhos estejam concluídos em 2014.

²⁰ Altura da distância vertical entre a superfície da água, linha de água e a parte inferior do casco do navio, a quilha.

²¹ Largura máxima do casco de um navio, sendo uma das principais medidas que o caracterizam.

²² É um canal que separa o País de Gales e a Irlanda, ligando o mar da Irlanda com o mar Celta. Tem cerca de 80 milhas de comprimento e entre 38 e 75 milhas de largura.

A rota marítima do Norte - Leste (N-E) ligando os portos da Europa e do Atlântico com os portos do norte da Rússia passando ao norte do Reino Unido, Noruega, Suécia e Rússia, principalmente para o transporte marítimo de petróleo, gás e minérios.

A rota marítima do Corredor Sul ligando os portos do Índico com os portos atlânticos da América do Sul.

3. A pirataria marítima

Neste capítulo será primeiramente efectuada uma retrospectiva à evolução da Pirataria Marítima, seguindo-se uma análise aos factores que levaram ao seu recrudescimento a nível mundial. Posteriormente será verificado quais as regiões mundiais com maior incidência de casos de Pirataria Marítima.

a. Evolução do fenómeno

A existência da Pirataria Marítima encontra-se intimamente associada ao início da navegação. Homero foi o primeiro a usar o termo "pirata" para descrever os homens que na Grécia antiga andavam no mar e pilhavam os navios e as cidades costeiras (BOTTING, 1978: 14).

Assim, primeiramente, a Pirataria Marítima foi praticada por gregos, 735 a.C, que assaltavam os mercadores fenícios e assírios (BOTTING, 1978: 15).

Na Idade Média, era praticada principalmente por normandos²³, e por muçulmanos²⁴. Posteriormente, esta difundiu-se pelas colónias europeias, com maior incidência nas Caraíbas, procurando os piratas uma boa presa que transportasse riquezas das colónias americanas para a Europa (BOHM-AMOLLY, 2009).

Do fim do século XVI até ao século XVIII, o Mar das Caraíbas era um local de excelência para a Pirataria Marítima que incidiu inicialmente sobre os navios espanhóis, e posteriormente em navios de qualquer Estado com colónias e postos avançados de comércio naquela zona geográfica. Muito deles eram corsários²⁵, estando a sua actuação oficialmente sancionada pelos seus países de origem (BOHM-AMOLLY, 2009).

²³ Actuavam principalmente nas ilhas britânicas, França e império germânico, embora tivessem inclusivamente perpetrado actos de pirataria no Mediterrâneo e no Mar Morto.

²⁴ Actuavam principalmente no Mediterrâneo.

²⁵ O Corso era uma modalidade de guerra praticada por um Estado, através de navios armados por particulares, habilitados com uma carta ou patente, que lhes permite ou confia a missão de perseguir navios inimigos, com o intuito de apreender as respectivas mercadorias. (BOHM-AMOLLY, 2009)

Embora a Pirataria Marítima nunca tenha desaparecido, houve alturas em que esteve mais activa e outras em que parecia que se extinguiu²⁶. De facto, tem perdurado ao longo dos séculos, verificando-se muitas alterações no *modus operandis*, no armamento utilizado e nas implicações socioeconómicas (BOHM-AMOLLY, 2009).

Dado o crescimento do comércio marítimo e da globalização, os actos de Pirataria Marítima representam uma ameaça crescente e de extrema perigosidade para a segurança marítima tendo em consideração em primeiro lugar a sua imprevisibilidade e consequências²⁷ (BOHM-AMOLLY, 2009).

b. Factores que contribuíram para o recrudescimento da pirataria marítima

Diversos factores foram potenciadores do aumento da Pirataria Marítima nos últimos anos. Podemos referir como mais importantes os seguintes (NATO, 2008b: 2-4):

Aumento no tráfego marítimo, dado que existiu um elevado incremento no tráfego marítimo comercial. Actualmente, como já referido anteriormente, aproximadamente 90% de toda a carga global é transportado por mar. Estima-se, a título de exemplo, que estejam permanentemente a ser transportados por mar entre 12 a 15 milhões de contentores.

O aumento do tráfego marítimo faz com que exista um **elevado número de navios em passagem estreitas**²⁸. Essas áreas exigem que os navios reduzam a sua velocidade para garantir uma passagem segura o que aumenta significativamente a sua vulnerabilidade a intercepções e ataques²⁹.

As **crises políticas e económicas**, também são potenciadoras da Pirataria Marítima, Pode ser dado como exemplo a crise financeira asiática (AFC), que teve o seu início em 1997 com a desvalorização do *Bhat* tailandês. Este facto fez com que muitas pessoas, incluindo funcionários governamentais fossem compelidos a exercerem actividades criminosas incluindo actos de Pirataria Marítima.

²⁶ Embora sempre presente no Pacífico, desapareceu durante muito tempo das preocupações do mundo ocidental. As possibilidades de comunicação e a extrema mobilidade dos navios de guerra e da aviação tornaram mais difícil a acção dos piratas.

²⁷ Estima-se, através da *International Maritime Bureau* (IMB), que os custos inerente aos actos de pirataria tiveram custos anuais para o transporte marítimo, à escala global, entre um e dezasseis mil milhões de dólares. Este valor é cerca de 4% do valor total da navegação mercante.

²⁸ Temos como exemplos o Estreito de Malaca, o Estreito de *Bab-el-Mandab*, o Estreito de Ormuz, o Canal do Suez e o Canal do Panamá.

²⁹ Pode ser dado como exemplo o estreito de Malaca.

Acresce ainda que essa mesma crise, retirou aos países capacidade financeira para o necessário patrulhamento das costas marítimas dos Estados ribeirinhos. Este efeito foi particularmente evidente na Indonésia e também na Somália.

Os **Estados Falhados** são desde logo possíveis potenciadores destes actos ilícitos, dado que o Estado deixa de ter soberania sobre o seu território e não tem o monopólio do uso da força.

Como resultado do 11 de Setembro de 2001, e após o incremento de algumas vertentes na segurança dos Estados verificou-se que existe **falta de vigilância marítima eficaz**. Muitos governos verificaram a necessidade de aumentar a segurança do tráfego aéreo e em terra, devido a pressões externas e internas. Países que já efectuavam a segurança marítima com algumas dificuldades e que sempre se esforçaram para garantir a soberania das suas águas³⁰ reduziram os seus já limitados recursos vocacionados para o apoio a sistemas de vigilância no mar, potenciando assim os casos de Pirataria Marítima e AMACN.

A falta de **Segurança Portuária** tem permitido actos de Pirataria Marítima e AMACN nas zonas costeiras e portuárias, especialmente roubos nos portos. Este problema tem tido maior incidência em portos da Nigéria, ao largo do Corno de África e no Sudeste Asiático.

A corrupção e a má aplicação das leis por **funcionários corruptos** potenciam também a Pirataria Marítima, existindo altos signatários que contribuem em actos de Pirataria Marítima. Segundo a IMB, nas Filipinas, Indonésia, China e Tailândia, existem sindicatos com membros corruptos³¹.

Como último factor potenciador do aumento da Pirataria Marítima terá de ser referida a **proliferação de armas ligeiras**³².

A variedade de armas actualmente disponíveis no mercado negro é de enorme diversidade, sendo provenientes de origens tão diferentes como a Ásia, a Europa e a África.

³⁰ Pode ser dado como exemplo as Filipinas, a Indonésia, a Turquia, a Eritreia e o Quénia.

³¹ Fornecem informações privilegiadas sobre nome de navios, rotas a praticar, nº de tripulantes, tipo de carga, etc.

³² Inclui todo o tipo de armamento desde pistolas, armamento automático e semi-automático, espingardas, minas anti-navio, morteiros, RPGs entre tantas outras.

c. Regiões com maior incidência

Existem diversas regiões do mundo onde a Pirataria Marítima está com grande

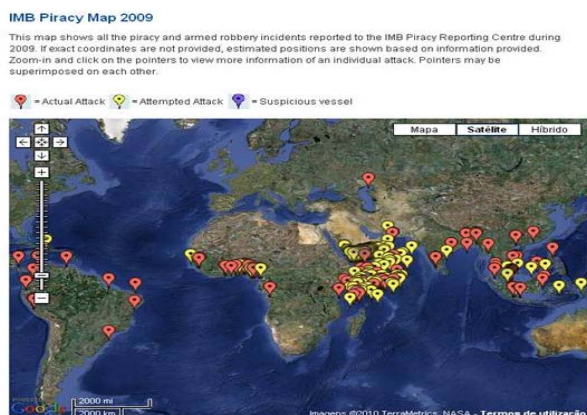


Ilustração 1 - Localização dos incidentes de Pirataria Marítima a nível mundial (Fonte: IMB, 2010)

actividade, mas, as regiões mais afectadas são a do Sudeste Asiático (no Estreito de Malaca), a Nigéria e especialmente a Somália (SIED, 2008a: 4).

A ilustração 1 reflecte a localização dos incidentes de Pirataria Marítima que ocorreram no ano de 2009.

De forma sistematizada pode ser verificado no anexo A a decomposição da

localização dos actos de Pirataria Marítima tentados e consumados.

Na **Nigéria** a Pirataria Marítima está intimamente relacionada com a situação securitária que se vive na região, nomeadamente do Delta do Niger, rica em petróleo (SIED, 2008a: 12). A situação económica, social e humanitária do país associada à elevada corrupção e incapacidade por parte do Governo em controlar o território, é, sem dúvida, o principal factor potenciador da deterioração da situação securitária (STEVENSON E WIJK, 2010, 41).

Os piratas são muitas vezes elementos de grupos insurgentes, bem equipados, que efectuem os seus ataques maioritariamente a navios relacionados com as instalações *offshore* de petróleo e gás natural (STEVENSON E WIJK, 2010, 41).

A Nigéria já iniciou o reforço marítimo através da aquisição de navios de guerra vocacionados para a patrulha costeira, aumentando deste modo a vigilância nas águas sob sua jurisdição, podendo também combater directamente os piratas (NATO, 2008-b:1).

No **Sudueste Asiático e Subcontinente Indiano** verifica-se que a Indonésia apresenta uma superfície distribuída por cerca de 17.500 ilhas, sendo somente habitadas perto de 6.000. Só por esta razão se constitui como uma área particularmente atractiva para a Pirataria Marítima nesta região. Uma enorme diversidade de *modus operandis* e de possibilidades de escapar às autoridades, aumentam a dificuldade das forças de segurança indonésias localizarem os piratas (SIED, 2008a: 13).

Na passagem do estreito de Malaca, o *Philips Chandel*, que tem cerca de 1,5 milhas náuticas³³ de largura, passam mais de 63.000 navios por ano, representando quase um terço do comércio mundial. É de referir que metade dos transportes asiáticos de petróleo e 80% do petróleo destinados à China, Japão e Coreia do Sul oriundo do Golfo Pérsico têm de passar por este ponto crítico (SIED, 2008a: 14).

De uma perspectiva económica e estratégica, o Estreito de Malaca é uma das principais rotas marítimas do mundo, como já referido anteriormente, constituindo a principal passagem entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico e ligando ainda três das nações mais populosas do mundo, a Índia, a Indonésia e a China. Para efectuarem a navegação de modo a não passarem nestes estreitos, os navios teriam que navegar mais cerca de 1000 milhas, o equivalente a três dias de viagem, com todos os custos associados a esta situação (SIED, 2008a: 14).

4. Pirataria marítima na Somália

No seguimento do capítulo anterior, em que foi analisada a Pirataria Marítima no contexto mundial, será neste capítulo analisada a situação na Somália. Primeiramente será realizada uma abordagem às raízes da Pirataria Marítima na região e como foi evoluindo ao longo dos anos. Serão pesquisados posteriormente os principais grupos de Piratas identificados que efectuam acções de Pirataria Marítima, como é efectuada a divisão do resgate assim como o seu *modus operandis*. Este capítulo terminará com a pesquisa do impacto da Pirataria Marítima na Somália relativamente ao transporte marítimo.

a. Raízes e evolução

A Pirataria Marítima na Somália não é uma questão nova. Já existe este fenómeno à cerca de 30 anos (SIED, 2008b: 6-7).

As raízes da Pirataria Marítima na Somália surgem nos anos 70 e 80, quando a actividade preconizada pelos criminosos locais era efectuada em pequena escala e somente até cerca das 12 milhas de distância de costa (SIED, 2008b: 6-7).

No início dos anos 90, a falência do Estado foi determinante e teve consequências relevantes para os pescadores³⁴ do país (GUEDES e MONTEIRO, 2010: 29).

³³ Cada milha náutica representa 1,852 metros.

³⁴ Praticavam pesca de subsistência.

A ausência de um Estado com capacidade para efectuar o patrulhamento marítimo fez com que grandes navios pesqueiros estrangeiros fossem pescar para as águas da Somália (SIED, 2008b: 6-7).

Além do elevado índice piscatório, surgiram problemas decorrentes do depósito, por parte de embarcações estrangeiras, de lixo tóxico na costa do país. Como consequência, o rendimento dos pescadores da região decaiu e a sua sobrevivência ficou comprometida (GUEDES e MONTEIRO, 2010: 29).

Não existindo um Estado com capacidade de defender os interesses nacionais e efectuar a vigilância adequada a costa da Somália, os próprios pescadores e outros habitantes da região iniciaram as acções de Pirataria Marítima sequestrando navios estrangeiros só os libertando mediante o pagamento de resgate (ZAGO E MINILLO, 2008).

O primeiro grande objetivo desta forma de actuação era, por meio dos sequestros, intimidar as grandes companhias pesqueiras e, dessa forma fazer com que deixassem de pescar nas suas águas podendo dessa forma recuperar a rentabilidade da pesca tradicional somali (SIED: 2008a, 6-7).

No entanto, outras facções da população, em especial os senhores da guerra e homens de negócios, foram atraídos para este modo de vida, dado que verificaram que as contrapartidas financeiras para a libertação de tripulantes, carga e próprios navios dos sequestros era rentável e fácil de obter (ZAGO E MINILLO, 2008).

A partir do ano de 2004 houve uma grande alteração na forma de actuação, mudando de forma drástica a sua tática e natureza: passaram a ser mais e maiores navios atacados com tomada de reféns e desvio de embarcações, cujos resgates serviam para efectuar investimentos, de forma a poder efectuar novos ataques (ZAGO E MINILLO, 2008).

Durante o segundo semestre de 2006, a União das Cortes Islâmicas³⁵ (UCI) declararam a Pirataria Marítima como uma actividade ilegal, tendo efectuado uma campanha contra esse tipo de actuação. Asseguraram o patrulhamento das águas da Somália concentrando os esforços nas cidades portuárias que eram um foco de Pirataria

³⁵ As áreas que eram dominadas pela UCI tinham maior respeito pelas leis e menor índice de criminalidade. Muitas vezes essa autoridade era exercida pelos governantes violando os direitos humanos da população local.

Marítima³⁶. Estas acções obtiveram resultados muito positivos “quase” desaparecendo a Pirataria Marítima daquelas paragens, demonstrando deste modo que uma autoridade estável na Somália tinha capacidade para controlar esse fenómeno (ZAGO E MINILLO, 2008).

Com a intervenção das forças da Etiópia nos finais de 2006, inícios de 2007, que afastou do poder a UCI, os ataques recomeçaram, com um nível de agressividade que ainda não se tinha verificado³⁷ (ZAGO E MINILLO, 2008).

Durante o ano de 2007, os piratas somalis efectuaram diversos ataques contra navios de ajuda humanitária do *World Food Programme* (WFP)³⁸ o que fez com que os navios comesçassem a ser escoltados por unidades militares³⁹ por forma a que essa ajuda chegasse ao povo somali⁴⁰ (SIED, 2008b: 6-7).

Desde o fim de 2007 verifica-se que os piratas têm redefinido as suas áreas de actuação, que deslocizaram a incidência das suas operações para o Golfo de Aden, costa norte da Somália, onde passam os navios de transporte com mercadorias da Ásia em direcção à Europa e aos EUA (ZAGO E MINILLO, 2008).



Ilustração 2 - Actos de Pirataria Marítima ocorridos na Somália em 2009. (Fonte: ICC, 2010)

Durante o ano de 2008, a escalada de violência continuou a aumentar, potenciada pela ineficácia das autoridades em terra, tendo o número de casos de Pirataria Marítima conhecidos quase duplicado relativamente a 2007 (SIED, 2008b: 6-7).

No início de 2009, os piratas mantiveram as suas operações tendo a Comunidade Internacional com a sua reacção, feito com que o seu modo de actuação fosse alterado. Enquanto no início do ano os ataques eram perpetrados no Golfo de Aden, desde Outubro a

³⁶ Esta medida também foi tomada com a intenção de destruir a base económica dos Senhores da Guerra pertencentes à facção contrária.

³⁷ Começaram a surgir as primeiras vítimas mortais causadas pelo assalto de piratas com o recurso a lança-granadas e armas automáticas russas AK-47, ou armas automáticas americanas, M-16.

³⁸ Cerca de 80% dos abastecimentos que se destinam à Somália são transportados por via marítima.

³⁹ A escolta aos navios da WFP começou a ser realizada por navios da Marinha francesa, dinamarquesa, holandesa e canadiana, assim como por navios da CTF 150 (Operação Liberdade Duradoura) cuja prioridade é a luta contra o terrorismo.

⁴⁰ A ajuda alimentar chegou a estar temporariamente suspensa, deixando de existir a entrega de bens alimentares, essenciais para a sobrevivência da população somali.

100

[illegible]

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 278: 1039-1044.

1 9 1 1

⁴² O seu líder é Mohammed Garaad.

Por fim, os denominados **Piratas de Merka**, localizados junto à cidade de Merka⁴³, que são grupos não tão bem organizados nem sofisticados como os grupos anteriores, mas que já demonstraram capacidade para actuar em áreas distantes. Estão envolvidos em outras actividades ilícitas, das quais se destacam o contrabando e diversos tipos de tráfico (SIED, 2008b: 8).

Existem também relatórios que dão corpo à informação de que existem outros actores, tais como as Forças de Segurança Somali que estão a engrossar, a tempo parcial, os grupos de piratas, com o objectivo de ganharem dinheiro.

A maioria desses relatos dizem também respeito às forças de segurança do governo de Puntland que foram cooperar com os piratas que operam fora de Eyl. As próprias autoridades de Puntland não negam esse facto, informando que não têm capacidade de fazer face a este flagelo de forma autónoma

Há elementos pertencentes às próprias autoridades regionais de Puntland e da *Transitional Federal Government*⁴⁴ (TFG) que estão envolvidos nos actos de Pirataria Marítima, facto corroborado por diversos relatórios (NATO, 2008b: 26).

c. Divisão do resgate

A divisão do valor efectuado com o resgate está organizado em 4 (quatro) níveis diferentes e devidamente estruturado (NATO, 2009b: D-3-2).

Após a recepção do referido valor, e após a contagem do mesmo, o pagamento é efectuado percentualmente⁴⁵:

Nível 1, Os Senhores da Guerra, os Membros das Comissões e Patrocinadores, ficam com 50 por cento do resgate. São os indivíduos em terra que efectuem a coordenação mas que nunca se envolvem directamente no sequestro do navio (NATO, 2009b: D-3-2).

Para o considerado Nível 2, os Facilitadores da Acção e Responsáveis pela Logística, cabe 25 por cento do resgate. É pessoal que efectua acções em terra, que se encontra em posições relativamente elevadas e estão directamente envolvidos no fornecimento de orientações quer de logística quer de controlo de actividade (NATO, 2009b: D-3-2).

⁴³ A 50 km a sudoeste de Mogadíscio.

⁴⁴ Foi formado no final de 2004, sendo actualmente o governo interino do país.

⁴⁵ As seguintes percentagens têm como base quatro níveis hierárquicos e derivam de estudos de casos existentes, especialmente o caso do MV Lehmann Timber.

Como Nível 3 estão considerados os líderes dos piratas e os negociadores, que são agraciados com 15 por cento do valor total: São os elementos que estão em posição de liderança a bordo do navio pirata e que se encontram envolvidos na apreensão efectiva e movimentação do navio para o fundeadouro de espera (NATO, 2009b: D-3-2).

Por fim, como Nível 4, estão os Guardas e sentinelas de segurança, a quem cabe a percentagem de 10 por cento. São os indivíduos que estão a bordo⁴⁶ quando o navio se encontra no fundeadouro e efectuem a sua segurança tratando também dos tripulantes do navio sequestrado (NATO, 2009b: D-3-2).

d. *Modus operandis* dos piratas

Para a consecução dos seus ataques, os piratas, frequentemente, fazem uso de navios-mãe (*dhow*s⁴⁷ ou navios de pesca) para daí lançarem os seus ataques⁴⁸ e concretizarem os sequestros de navios mercantes, No Golfo de Aden esta forma de actuação é mais rara⁴⁹. (AZEVEDO, 2010).

Estes navios mãe navegam nos corredores de tráfico de forma aleatória, inclusivamente no IRTC⁵⁰, misturados com as outras embarcações envolvidas nas mais diversas actividades⁵¹ devido à sua similaridade, dificultando assim a sua identificação (ALEXANDRE, 2009).

Trazem normalmente a reboque as pequenas *skiffs*⁵² a quem fornecem o apoio logístico necessário que lhes permite estender o seu raio de acção a muitas dezenas de milhas de costa e permanecer vários dias no mar aguardando a melhor oportunidade⁵³ para efectuar os seus ataques, permitindo-lhes assim, escolher cuidadosamente os seus alvos (ALEXANDRE, 2009).

⁴⁶ Normalmente composto por 15 elementos, consoante o navio sequestrado.

⁴⁷ São pequenas embarcações à vela tradicionais dos árabes. Os *dhow*s de maiores dimensões possuem motores que lhes permitem realizar viagens oceânicas. Esse tipo de embarcação/navio existe em grande quantidade nos países árabes.

⁴⁸ Devido à sua extensão este método é sempre utilizado na Bacia da Somália.

⁴⁹ Como o IRTC fica perto da costa, é utilizado como padrão o ataque por *skiff*.

⁵⁰ O “*International Recommended Transit Corridor*” (IRTC), é um corredor marítimo de 495 milhas de comprimento, criado para utilização da navegação mercante em trânsito por este golfo, e que é patrulhado, em permanência, pelos diversos navios de guerra que aí se encontram em missão.

⁵¹ Pesca, transporte de carga e inclusivamente em actos de imigração ilegal.

⁵² Os *skiffs* somalis são pequenas embarcações com 6 a 8 metros de comprimento.

⁵³ Há ainda informação que os piratas podem utilizar o sistema *AIS* para efectuar o *targeting* de navios alvo e que efectuem acções de *spoofing* fazerem-se passar por outros mercantes para obter informação da posição de possíveis alvos) (AZEVEDO, 2010).

Os ataques são desencadeados a partir dos navios mãe utilizando as pequenas *skiffs*, equipadas com potentes motores fora de borda, que lhes permitem atingir velocidades elevadas cerca de 25 nós, com boas condições de mar (ALMEIDA, 2009).

As embarcações são normalmente guarnecidas por seis a oito elementos⁵⁴ fortemente armados, com armas de assalto, AK 47, RPG's, entre outras, que invariavelmente utilizam contra os navios alvo com o objectivo claro de intimidar as tripulações, obrigando-as a reduzir a velocidade ou mesmo a parar o seu seguimento facilitando deste modo a abordagem⁵⁵ (STEVENSON E WIJK, 2010: 40).

O seu ataque é normalmente efectuado através da aproximação, a alta velocidade, pelos sectores de popa dos navios mercantes, e por ambos os bordos. Em média, os ataques demoram cerca de 20 minutos. Se o sequestro do navio nesse espaço de tempo não for efectivado o ataque cessa⁵⁶ (ALMEIDA, 2009).

Quando os ataques resultam em sequestro e têm a tripulação sob controlo, os piratas sabem que estão a salvo. A partir desse momento iniciam a aproximação a um dos vários fundeadouros existentes ao longo da costa onde fundeiam o navio⁵⁷ e iniciam contactos com o armador para a libertação do navio mediante pagamento de resgate (ALMEIDA, 2009).

Existem alguns factores identificados que garantem maior ou menor possibilidade de sucesso aos piratas quando efectuam os seus ataques (NATO, 2009b: D-3-4).

Em primeiro lugar **as condições meteorológicas** existentes no local do ataque são da maior importância. As pequenas *skiffs* são afectadas de forma muito significativa pelo estado do mar, em que qualquer pequena ondulação já representa um grande perigo para a sua navegação e limita a sua capacidade de navegar a velocidades que permitam a interceptação e posterior ataque aos navios (NATO, 2009b: D-3-4).

O principal factor que determina as condições do estado do mar na região da Somália é a monção⁵⁸. Embora as estatísticas mostram que os ataques podem ocorrer

⁵⁴ Os piratas efectuam os seus ataques normalmente sob o efeito do KHAT, uma droga muito utilizada naquela região.

⁵⁵ Executam as acções de *boarding* com o recurso a escadas improvisadas pendurando-as na borda falsa do navio por forma a introduzirem-se a bordo do navio e tomarem o seu controle.

⁵⁶ Os ataques são também interrompidos a partir do momento em que verificam a aproximação de navios, helicópteros ou aeronaves militares.

⁵⁷ A tripulação do navio permanece a bordo e geralmente é bem tratada.

⁵⁸ Podem ser consideradas quatro “estações” para esta região: a monção de Nordeste nos meses de Dezembro a Março; a época de transição de Abril e Maio; a monção de Sudoeste de Junho a Setembro e a época de transição de Outubro e Novembro.

durante todo o ano, o nível mais elevado de sucesso ocorre durante a transição entre as monções do Sudoeste e Nordeste.

Outro factor relevante para que o ataque seja tentado é a **velocidade do navio alvo**. Os piratas verificam que têm mais possibilidade de sucesso atacando navios que se desloquem a velocidades inferiores a 14 nós (NATO, 2009b: D-3-4).

A velocidade do navio está normalmente associada ao tipo de produto que transporta. Assim, navios graneleiros, petroleiros e navios de carga geral navegam geralmente a velocidades que variam entre os 13 e os 18 nós. A maioria dos navios que são atacados pertencem a este tipo. Os navios porta-contentores que normalmente praticam velocidades superiores a 20 nós raramente foram atacados até os dias de hoje, não tendo sido concretizado nenhum sequestro.

Deste modo, os navios mais vulneráveis, pela sua baixa velocidade e pelas suas obras mortas⁵⁹ de reduzidas dimensões, são normalmente as presas mais apetecíveis para os piratas, pois garantem maior taxa de sucesso (ALEXANDRE, 2009).

Por fim, os piratas efectuam os seus ataques preferencialmente durante o **arco diurno**. Cerca de 95% dos ataques ocorrem nessa altura, sendo as horas do nascimento e o caso do sol as mais críticas⁶⁰. Os ataques nocturnos são muito raros e acontecem quase exclusivamente no período da lua cheia, que fornece aos piratas alguma iluminação adicional (NATO, 2009b: D-3-4).

e. Impacto da pirataria marítima somali no transporte marítimo

Para além dos problemas relacionados com as vidas humanas (raptos, feridos e mortos), a Pirataria Marítima causa elevados prejuízos económicos e financeiros para todos os países assim como para a indústria de transporte marítimo internacional.

A Pirataria Marítima praticada por cidadãos somalis na costa de seu país alcançou nível crítico após mais de dez anos de ataques piratas no Oceano Índico. Actualmente, o Golfo de Aden é considerada como a região mais propensa a ataques piratas (ALEXANDRE, 2009).

Apesar de ser uma região perigosa, não têm sido completamente valorizados os avisos efectuados à navegação que cruza aquela região, nomeadamente pela *International*

⁵⁹ É a parte do casco do navio que se encontra acima da linha de água.

⁶⁰ De manhã cedo, durante o período das 0800 às 0930, hora local, é o momento privilegiado para os ataques dos piratas.

*Maritime Organization*⁶¹ (IMO), dado que continuam a ocorrer inúmeros ataques dentro das 200 milhas de distância da costa da Somália, tendo um grande impacto no transporte marítimo (MONTEIRO, 2010).

Dois factores contribuíram para este facto. Em primeiro lugar, o **custo dos fretes marítimos**, em segundo lugar, e face ao número de navios que navegam naquelas águas, a **baixa taxa de incidência** de ataques.

No que concerne ao primeiro factor, o aumento do custo dos fretes, desviar a rota marítima da zona do Golfo de Aden implica a necessidade de circum-navegar África.

A diferença em termos espaciais é de cerca de 5.000 milhas náutica, ou seja, cerca de 9.500 quilómetros. Se considerarmos que um navio poderá, por exemplo, efectuar essa travessia a 16 nós⁶², teria como consequência que a viagem demorasse mais 13 dias no percurso entre a Ásia e a Europa e vice-versa (MONTEIRO, 2010).

Tal facto implicaria que os custos de transporte marítimo iriam, de forma muito expressiva sofrer um aumento, o que inflacionaria os preços no consumidor final, que veria a maioria dos preços de mercado aumentar.

Relativamente à baixa taxa de incidência de ataques e apesar dos resultados extraordinariamente negativos da Pirataria Marítima para o transporte marítimo e para a economia mundial, a taxa de incidência de ataques é bastante baixa. (MONTEIRO, 2010)

No ano transacto, passaram no Golfo de Aden mais de 33.000 navios, existindo, segundo os casos relatados e conhecidos⁶³ tendo havido relatos de 211 ataques na região do Corno de África (incluindo Golfo de Aden, Mar Vermelho e Somália) (ICC, 2010: 8), dos quais resultaram no sequestro de 47 navios (ICC, 2010: 8).

⁶¹ Constituída em Genebra no ano de 1948 com o nome de Organização Consultiva Intergovernamental Marítima, alteraria o seu nome para Organização Marítima Internacional. É a agência especializada das Nações Unidas, tendo como objectivo a criação de um sistema de colaboração entre os governos no que concerne a questões técnicas que são do domínio da navegação comercial internacional, bem como encorajar a adopção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação. A organização tem 168 países membros e 3 associativos.

⁶² O nó é a medida de velocidade utilizada no mar. Corresponde a percorrer 1 milha náutica numa hora. Deste modo 16 nós são cerca de 30 km/h.

⁶³ Até muito recentemente alguns dos operadores evitavam, sempre que lhes era permitido, informar as autoridades que tinham sido alvo de um ataque pirata. Esse relato, transformava-se no aumento dos prémios de seguro e uma investigação da ocorrência que implicava que o navio não navegasse. Actualmente, este facto, a não comunicação às autoridades competentes, incluindo agências e organizações presentes na região é difícil de ocorrer dada a mediatização e os meios físicos e tecnológicos colocados à disposição da Comunidade Internacional.

Assim, e de acordo com os dados fornecidos pela ICC, podemos aferir que a percentagem dos navios atacados durante o ano de 2009 foi inferior a 0,5%, e a de ataques bem sucedidos é de perto de 0,1%.

Apesar desta baixa incidência, a Pirataria Marítima ameaça de forma muito incisiva a fiabilidade e a segurança marítima⁶⁴.

Algumas companhias de transporte marítimo de dimensão mundial, caso da *AP Moller-Maersk* e da *Frontline* alteraram inclusivamente as suas rotas para o Cabo da Boa Esperança⁶⁵. (DIGITAL JOURNAL, 2008). Este exemplo também está a ser seguido pelas Companhias britânicas *British Petroleum*⁶⁶ (BP) e *BG Group*⁶⁷ (TIMES ONLINE, 2008).

Os ataques dos Piratas nas águas da Somália aumentaram os custos dos seguros para as empresas de transporte marítimo, fazendo também com que as empresas de transporte alterem as rotas normais, sendo o acréscimo do valor no transporte das mercadorias pago pelo consumidor final (DIGITAL JOURNAL, 2008).

5. O Direito Internacional no combate à pirataria marítima

Neste capítulo irá ser abordada a problemática do Direito Internacional no que concerne à aplicação das leis no fenómeno da Pirataria Marítima.

O aumento deste tipo de actos ilegais fez com que a IMO viesse a emitir resoluções de forma a preencher o vazio legislativo existente para este tipo de actos nestas águas, tendo surgido no ano de 2001 a Resolução A.922(22) “*Código de prática para investigação de crimes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios*”, classificando como “Assaltos à Mão Armada Contra Navios”⁶⁸(AMACN), os actos ilícitos cometidos no

⁶⁴ Ainda recentemente, o Congresso norte-americano estimou que a pirataria tivesse causado prejuízos anuais na ordem dos 12 mil milhões de euros. Embora a elevada dimensão do valor apresentado, ele representa, – de acordo com investigadores do *Center for Strategic and International Studies*, um valor inferior a 0,1% do valor global anual do frete transportado por via marítima, dos navios mercantes envolvidos e dos seguros pagos.

⁶⁵ Esta comunicação foi efectuada no seguimento do sequestro do navio *Sirius Star*. O navio quando foi capturado, encontrava-se perto das Seychelles, a mais de 400 milhas náuticas da costa somali.

⁶⁶ Opera 77 navios e tem mais 115 alugados.

⁶⁷ Opera uma frota de quatro navios tendo nove navios fretados para o transporte de gás natural liquefeito.

⁶⁸ É considerado “Assalto À Mão Armada Contra Navios” qualquer acto ilícito de violência ou de detenção ou de qualquer acto de depredação ou de ameaça, que não seja um acto de pirataria contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio, em lugar submetido à jurisdição de um Estado relativamente a tais infracções.

Mar Territorial, nas Águas Arquipelágicas⁶⁹, nos Portos⁷⁰ e inclusivamente nas Águas Interiores⁷¹.

A IMO aprovou ainda mais algumas resoluções sobre este assunto, sendo a última uma resolução específica para as águas da Somália (Resolução A.979(24)).

A definição de Pirataria, conforme referido anteriormente, está vertida no artº101 da CNUDM que refere que constitui “*pirataria (...) todo o acto ilícito de violência ou de detenção ou todo o acto de depredação (pilhagem) cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra (...) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos.*”

Se for efectuada uma interpretação literal ao seu conteúdo em que confere exclusivamente “...em alto mar”, implica que qualquer acto material de pirataria que não se dê no Alto Mar, ou seja, no Mar Territorial, Águas Interiores ou Águas Arquipelágicas não é um acto de pirataria à luz da Convenção de *Montego Bay*, sendo necessário efectuar uma interpretação mais ampla do conceito de pirataria e considerar que também implica a Zona Económica Exclusiva⁷² (ZEE) dado que é uma área do alto mar que o Estado ribeirinho tem direitos⁷³ e deveres.

Deve ser entendido que o Alto Mar pode ser utilizado com algumas liberdades⁷⁴ para todos os Estados e sempre utilizado para fins pacíficos⁷⁵, existindo contudo limites e excepções não estando a actividade da pirataria legislada.

⁶⁹ As linhas de base arquipelágicas definem o que é considerado como Águas Arquipelágicas. Tal desiderato está definido no art.º 46.º e art.º 47.º da CNUDM.

⁷⁰ Art.º 11.º da CNUDM.

⁷¹ Águas interiores de um Estado são “as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial” (Art.º 8.º da CNUDM). Normalmente, esta linha corresponde “à linha da baixa-mar ao longo da costa tal como indicada nas cartas marítimas da grande escala” (Art.º 5.º da CNUDM) mas pode corresponder a uma ou várias linhas de base recta traçadas de acordo com os critérios estipulados no art.º 7 da mesma Convenção.

⁷² Os art.ºs 55.º a 75.º da CNUDM relacionam a matéria relacionada com a ZEE, referindo o art.º 57º que “a zona económica exclusiva não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial”.

⁷³ Nesta área e conforme art.º56.º da CNUSDM o Estado costeiro possui: “a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da Zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; b) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente convenção no que se refere a: i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; ii) investigação científica marinha; iii) protecção e preservação do meio marinho. c) Outros direitos e deveres na presente Convenção”.

⁷⁴ De acordo com o Art.º 87 da CNUDM “...a) liberdade de navegação; b) liberdade de sobrevoos; c) liberdade ... f) liberdade de investigação científica”.

⁷⁵ Art.º 88.º da CNUDM.

De forma sucedânea, é de referir qual a definição de navio ou aeronave pirata⁷⁶ e a perda de imunidade no caso do acto de pirataria ser perpetrado por um navio de guerra, navio de Estado ou uma aeronave de Estado cuja tripulação se tenha amotinado⁷⁷.

Estando a definição de pirataria e de navio ou aeronave pirata regulamentada, existe uma zona mais problemática no que concerne ao dever de cooperar na repressão da pirataria⁷⁸ e apresamento de um navio ou aeronave pirata⁷⁹ dado que no Artº 100.º está explícito que “...*devem cooperar...*” e pelo outro lado o Artº 105.º refere que “...*pode apresar...no alto mar...*”, sendo que “*Os tribunais do Estado que efectuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar...*”.

Existe genericamente uma imposição no devem cooperar, mas, quando passam à realidade na concretização, há uma mera faculdade do Estado apresar o navio pirata e existe também uma mera faculdade do Estado na decisão relativamente às penas a aplicar.

Inclusivamente, os navios que podem efectuar o apresamento por motivos de pirataria⁸⁰ e o respectivo direito a visita⁸¹, em consonância com os artigos 105.º e 110.º da CNUDM é uma mera faculdade que se circunscreve na condição da restrição a uma suspeita razoável.

Conforme referido anteriormente, os actos de pirataria só são qualificados como tal quando praticados no Alto Mar⁸², ou seja, as restantes áreas estão dependentes dos critérios dos Estados ribeirinhos.

Isto significa que, por um lado, há uma faculdade de actuação do Direito Internacional no que concerne às acções no Alto Mar e nas restantes áreas (para dentro das 12 milhas) pode até não ser considerado crime desde que o ordenamento jurídico nacional não o qualifique como tal, não existindo por isso uma unificação jurídica por parte da Convenção de *Montego Bay* relativamente à Pirataria Marítima. A CNUDM teve uma preocupação relevante com tudo o que é soberania dos Estados.

De qualquer forma, no que diz respeito ao emprego da força para evitar um acto de Pirataria Marítima, esta deve ser usada em conformidade com o Direito Internacional. Os

⁷⁶ Art.º 103.º da CNUDM.

⁷⁷ Art.º 102.º da CNUDM.

⁷⁸ Art.º 100.º da CNUDM.

⁷⁹ Art.º 105.º da CNUDM.

⁸⁰ Art.º 105.º da CNUDM.

⁸¹ Art.º 110.º da CNUDM.

⁸² Conforme a CNUDM, considera-se que a partir das 12 milhas marítimas inicia-se o regime de Alto Mar, excepto para os direitos e deveres do Estado costeiro que resultam das suas Zona Económica Exclusiva e Zona Contínua.

princípios da necessidade e proporcionalidade devem ser tidos em consideração, tendo sempre em atenção que os meios usados terão de ser adequados aos fins, empregando o método disponível menos lesivo, mas eficaz, evitando-se excessos durante a intervenção.

6. A acção militar da comunidade internacional

a. Organizações envolvidas

A Comunidade Internacional para fazer face à Pirataria Marítima decidiu reforçar o patrulhamento na área da Somália, através de forças conjuntas e combinadas, enviando navios e aviões militares para a área. O envio destes meios tem sido efectuado a título individual por parte dos países⁸³ ou integrado em alianças⁸⁴.

É de realçar que a actuação destes meios que se encontram na área de operações está legitimada através das resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) nº 1814 (2008), 1816 (2008), 1836 (2008), 1846 (2008) e 1897 (2009).

A NATO empenhou-se no combate a esta ameaça, tendo até esta data efectuado diversas operações conjuntas e combinadas. Primeiramente, a operação “*Allied Provider*”⁸⁵, cuja principal missão era efectuar escolta aos navios mercantes de apoio ao *World Food Programme* (WFP) no fornecimento de géneros alimentares e que permitiu que fosse transportado cerca de 30.000 toneladas de ajuda humanitária.

Posteriormente, decorreu a operação “*Allied Protector*”⁸⁶, que concretizou o contributo da Aliança no esforço que a Comunidade Internacional está a efectuar para aumentar a segurança das rotas comerciais marítimas, estando empenhados na dissuasão das actividades de Pirataria Marítima naquela região e na protecção dos navios mercantes contra este tipo de ilícito. Finalmente, durante a consecução deste trabalho, encontra-se a decorrer a operação “*Ocean Shield*”⁸⁷, com o mesmo intuito da operação que decorreu anteriormente (GUEDES e SARDINHA, 2010: 31).

A **União Europeia**, através do Conselho da União Europeia, aprovou diferentes acções de apoio às Resoluções emitidas pela União Europeia relativas à luta contra a Pirataria Marítima ao largo da Somália. Deste modo, em 19 de Setembro de 2008,

⁸³ Casos da Austrália, da China, da Coreia do Sul, da Malásia, da Índia, do Japão, da Arábia Saudita e da Rússia.

⁸⁴ A NATO e a União Europeia.

⁸⁵ Entre 24 de Outubro e 12 de Dezembro de 2008.

⁸⁶ Entre 24 de Março e 16 de Agosto de 2009

⁸⁷ Entre 17 de Agosto de 2009 e 24 de Janeiro de 2010

estabeleceu uma Acção Militar de Coordenação que criava uma Célula de Coordenação em Bruxelas para apoiar e facilitar as actividades dos Estados-membros que empregavam meios militares naquele teatro.

Por forma a contribuir para a segurança da navegação na região, foi implementada a operação “*Atalanta*”⁸⁸, cujos principais objectivos são a protecção dos navios da WFP que asseguram a ajuda alimentar às populações deslocadas na Somália, a protecção dos navios mercantes que navegam na costa da Somália e a dissuasão, prevenção e repressão dos actos de pirataria e de AMACN ao largo da costa da Somália (GUEDES e SARDINHA, 2010: 32).

Existe também uma outra força multinacional, a TF150⁸⁹, vocacionada para o combate ao terrorismo que também efectua missões no âmbito da Pirataria Marítima (GUEDES e MONTEIRO, 2010: 32).

b. Operações conjuntas e combinadas

Este cenário, o combate à Pirataria Marítima, exige o emprego de forças com um conjunto de capacidades e do emprego sinérgico dessas aptidões. Tal facto revela que as forças conjuntas⁹⁰ constituem-se como o melhor instrumento militar por possuírem um conjunto de capacidades complementares que a seguir se enunciam:

(1) Componente marítima

A componente marítima utiliza as suas capacidades na área de operações, sendo as seguintes as mais relevantes:

Monitorizar todo o tráfego marítimo ao longo do IRTC actuando em áreas de patrulha definidas, em concordância com as regras estabelecidas pelo *Maritime Security Center Horn of Africa*⁹¹ (MSCHOA) que de acordo com a IMO, incentiva os navios

⁸⁸ Através da Acção Comum 2008/851/PESC o Conselho da União Europeia leva a cabo uma operação militar denominada “*Atalanta*” de apoio às Resoluções 1814 (2008), 1816 (2008) e 1838 (2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). O início desta operação ocorreu em 9 de Dezembro de 2008 e tinha a duração prevista de 12 meses. Contudo, em 15 de Junho de 2009, o Conselho da União Europeia decidiu prolongar o mandato por mais um ano a contar de 13 de Dezembro de 2009.

⁸⁹ Uma Força edificada pelos EUA, com a participação regular da Dinamarca, da Turquia e de Singapura.

⁹⁰ Um navio de guerra turco destruiu um grupo de navios piratas a 280 milhas a Nordeste de Seychelles reflectindo a estreita cooperação existente entre a NATO e outras forças internacionais. A localização destas embarcações piratas foi efectuada pelo MPA luxemburguês, que opera a partir das Seychelles. (NATO, 2010)

⁹¹ Este Centro de Segurança Marítima do Corno de África gerido pela Força Naval da União Europeia (EU NAVFOR) é um centro de coordenação encarregado de proteger navios mercantes que operam na região, através da prevenção e dissuasão dos actos de pirataria no Golfo de Aden, ao largo do Corno de África e na Somália. O respectivo site fornece informações e orientações para a comunidade marítima. (<http://www.mschoa.eu/>)

mercantes a realizar a passagem do Golfo de Aden ao longo de um corredor pré-estabelecido pela IMO, classificando-os quanto à sua vulnerabilidade, com base na sua velocidade e carga, atravessando a área mais perigosa durante o arco nocturno.

Recolher informações⁹² sobre o comportamento diário dos navios que estão no mar e fundeados ao largo da Somália e do Iémen.

Partilhar informações de modo a facilitar o planeamento das actividades das diversas Forças a operar na região, empregando assim *Northwood*⁹³ as unidades navais sob seu comando de forma mais eficiente.

Efectuar acções de recolha de informação⁹⁴ ao longo da costa da Somália para permitir identificar possíveis campos de piratas, os seus comportamentos e dessa forma tentar antecipar as suas acções (AZEVEDO, 2010).

Efectuar escolta dedicada⁹⁵ no Golfo de Aden e na Bacia da Somália a navios considerados prioritários. É o caso dos navios que efectuam o transporte logístico para a *International Security Assistance Force* (ISAF). Também são escoltados outros navios considerados prioritários⁹⁶ pela MSCHOA ou em apoio a pedidos solicitados pela *World Food Programme*⁹⁷ (WFP).

Estabelecer contactos com as autoridades locais, incluindo *Puntland*, para acções de formação em acções anti-pirataria (AZEVEDO, 2010).

Executar operações marítimas de forma a negar o acesso ao mar aos navios-mãe que pretendem apoiar os ataques de Pirataria Marítima. Estas acções são efectuadas normalmente nas águas da Bacia da Somália.

⁹² Deverá incluir a recolha de dados em locais de pesca, os movimentos de cada navio e embarcação (para incluir a actividade do navio potencial mãe), as suspeitas das bases piratas, as cadeias logísticas de apoio, e outros importantes fenómenos que são relevantes para a missão.

⁹³ Comando da NATO que coordena a Operação da NATO e a Operação da União Europeia.

⁹⁴ Através do NRP “Corte Real” foram obtidas informações de elevada qualidade entre Mogadíscio e Bosasso, como localização de antenas de comunicações, edifícios suspeitos, actividades em praia, localização de embarcações, campos piratas, embarcações camufladas, localização de embarcações naufragadas e posição geográfica de navios sob controlo de piratas.

⁹⁵ No IRTC é normalmente efectuado o apoio ao trânsito, posicionando-se os navios nas suas boxes de forma a poder ocorrer de forma eficaz a alguma situação que possa surgir. Os navios da ISAF têm um “acompanhamento” especial mas a NATO não utiliza o termo “escort” o termo utilizado é o de “supported transit”.

⁹⁶ São classificados com um dos quatro níveis de risco: grave, substancial, moderado e baixo que é determinado por uma série de factores tais como o: bordo livre, velocidade, tempo de trânsito e a carga que transporta.

⁹⁷ Os navios são normalmente acompanhados desde o seu ponto de embarque em Mombaça, Djibouti, ou Dar Es Salaam até aos destinos finais em Mogadíscio ou Boosasso. A velocidade destes navios é entre seis e dez nós e as distâncias de percurso pode ser de até 600 milhas náuticas (Mombaça - Mogadíscio), ou 400 milhas náuticas (Djibouti - Boosasso).

Constituir um factor dissuasivo na área de operações, principalmente ao longo do IRTC (AZEVEDO, 2010).

(2) Componente aérea

No que concerne aos *Maritime Patrol Aircraft*⁹⁸ (MPA), único meio aéreo⁹⁹ de asa fixa empregue na área, têm capacidade para utilizar as suas valências na área das operações sendo as mais importantes as seguintes (AZEVEDO, 2010):

Efectuar a vigilância marítima de uma vasta área, fornecendo informações no sentido de detectar, acompanhar e identificar os possíveis piratas.

Ter a capacidade de fornecer informações às unidades de superfície e a outros meios aéreos para se dirigirem para as imediações dos *Contacts of Interest* (COI) de forma a investigar ou interceptar os presumíveis piratas.

Maximizar a cobertura da superfície de vigilância.

Responder de forma célere a pedidos de socorro, proporcionando uma constante presença, ou se necessário demonstração de força, impedindo deste modo a actividade dos piratas.

Contribuir para a *Recognized Maritime Picture* (RMP) e na *Common Operating Picture* (COP) através da utilização do radar, *AIS*, *Tactical Data Links* (TDL) e *Electronic Support Measures* (ESM).

Fornecer o panorama de superfície (visualmente ou através de sensores EO/IR).

Constituir um factor dissuasivo onnipresente, e com visibilidade em toda a área de operações.

(3) Componente terrestre

Relativamente à componente terrestre, não se verifica uma actuação tão efectiva como aquela que é operada pela componente marítima e pela componente aérea. Tal facto deve-se, principalmente, pela área de operações, marítima, e pelo tipo de combate que foi decidido para este caso específico.

⁹⁸ A NATO não tem MPA's a operar no âmbito desta missão de luta contra a Pirataria Marítima, tendo a União Europeia, na operação *Atalanta* dois MPA luxemburgueses e um espanhol (recentemente Portugal enviou um MPA para reforçar os meios aéreos nesta missão). A título individual o Japão tem um MPA na região. No âmbito do combate ao terrorismo existem MPA's dos EUA e da Austrália que ocasionalmente efectuam missões de *reconnaissance* para esta missão. (AZEVEDO: 2010)

⁹⁹ Estes meios aéreos têm autonomia de 12 horas a voar à velocidade de cruzeiro – 120 nós.

Assim, existem missões de determinados países, nos quais se inclui Portugal¹⁰⁰ que pretende enviar militares para treinar as forças de segurança somalis no âmbito de uma operação conjunta entre a União Europeia e a União Africana (LUSA, 2010).

A missão ficará sediada no Uganda por razões de segurança e visa reforçar o combate à Pirataria Marítima naquela zona do globo, capacitando as forças de segurança somalis para o exercício da sua missão, sendo esta também, uma forma de reforçar o combate à Pirataria Marítima que assola as rotas do comércio internacional ao largo da Somália.

(4) Componente operações especiais

Durante a consecução deste trabalho, não foi possível recolher muitos dados sobre o papel que as operações especiais têm tido no combate contra a Pirataria Marítima. Contudo, não se afigura como possível que numa missão deste índole não exista actuação da componente das operações especiais dadas as suas valências.

No âmbito do combate à Pirataria Marítima as Forças de Operações Especiais podem ser empregues na execução de missões de reconhecimento especial em território hostil, em complemento de outros processos de recolha de informação. (NATO, 2009a: 2-1). Ainda se pode considerar como tarefas mais adequadas, além das referidas anteriormente, as de avaliação da ameaça e de alvos.

Por outro lado, as Forças de Operações Especiais podem executar acções directas, ou seja, acções ofensivas contra alvos fixos e móveis para destruição de material e equipamentos¹⁰¹. Podem também ser empregues em acções de abordagem hostil, durante operações de interdição marítima (MIO) (NATO, 2009a: 2-2). É de referir que numa situação em que existam reféns, as operações de resgate¹⁰² são da responsabilidade nacional¹⁰³, podendo as Forças de Operações Especiais nessa situação desempenhar esse tipo de operações (NATO, 2009a: 2-4).

Por fim, é relevante mencionar que desde Março de 2010, as acções de vigilância e controlo das bases somalis permitiram desarticular 21 organizações constituídas por 250

¹⁰⁰ Pretende enviar 15 militares para o Uganda durante um ano. A proposta do Governo já foi aprovada pelo Conselho Superior de Defesa Nacional. Portugal poderá liderar uma de duas áreas de formação: treino de combate em zonas urbanas ou treino de oficiais subalternos e sargentos.

¹⁰¹ Embarcações, antenas de comunicação, etc.

¹⁰² Existem países cujas regras implicam a não existência de *opposed boarding*, ou seja, depois do navio ser sequestrado, não existem tentativas para tomar o navio.. A única excepção foi o *Maersk Alabama* que depois de sequestrado no dia 08 de Abril de 2009 foi tomado de assalto pelas tropas americanas no dia seguinte.

¹⁰³ Inclusivamente em missões da NATO a responsabilidade pertence aos Estados.

piratas e destruir mais de 30 barcos e 11 embarcações de apoio à prática da Pirataria Marítima (JPN, 2010). Este tipo de acções são da competência e podem ter sido realizadas pela componente de Operações Especiais.

7. Lições identificadas e aprendidas

No combate à Pirataria Marítima pelas Forças Conjuntas e Combinadas já se verificaram diversas alterações desde o seu início em 2008 até à actualidade. Tal facto deriva de duas situações diferenciadas: em primeiro lugar pelo maior número de meios afectos a esta operação o que implica ajustamento de comportamentos e em segundo lugar procedimentos que estavam a ser mal conduzidos que foram alterados ou melhorados, ou seja, lições retiradas e que se transformaram em lições identificadas¹⁰⁴ e aprendidas¹⁰⁵.

Neste capítulo abordaremos as diversas lições identificadas e aprendidas e a sua operacionalização. Também serão abordado os resultados conseguidos pelas Forças Conjuntas e Combinadas na operacionalização dessas lições.

a. Operacionalização

Em termos jurídicos, por forma a possibilitar o julgamento dos piratas, dado que a maioria dos países não considera o crime da Pirataria como de jurisdição universal¹⁰⁶ e tornar mais eficaz o combate à Pirataria Marítima, têm sido tomadas algumas medidas.

Está em estudo a criação de um tribunal internacional *ad-hoc*¹⁰⁷ contudo esta medida não reúne o consenso da Comunidade Internacional¹⁰⁸ (CORREIA, 2009: 133-134).

Existem também outras linhas de acção, países como o Reino Unido, EUA e da União Europeia¹⁰⁹ que combatem a Pirataria Marítima no âmbito da Operação *Atalanta* e que têm acordos celebrados com o Quénia para entrega dos detidos e julgamento naquele

¹⁰⁴ Lições identificadas, são deficiências que se encontram listadas.

¹⁰⁵ O processo existente na implementação das Lições aprendidas deriva da intenção de identificar as deficiências existentes nos procedimentos ou nos recursos e implementar as medidas correctivas que consigam da forma mais eficaz minimizar a repetição de erros, levando as acções, na prática, a serem efectuadas de modo mais eficaz e mais eficiente.

¹⁰⁶ Significa que um tribunal de um país pode julgar esse crime mesmo que não exista qualquer ligação ao agente ou vítima do crime.

¹⁰⁷ Um tribunal híbrido como o Tribunal do Camboja, que sendo parte do sistema de justiça do país, conta com forte envolvimento internacional (os juízes, os promotores e advogados de defesa podem ser do país ou estrangeiros).

¹⁰⁸ A Rússia e a Holanda estão a favor, os EUA estão contra.

¹⁰⁹ Para países que integram a Operação *Atalanta*.

país, embora com notícias de algumas dificuldades¹¹⁰. De forma a agilizar a situação e encontrar situações mais convenientes, tenta diversificar acordos¹¹¹ desta natureza (CORREIA, 2009: 133-134).

A NATO tenta resolver este problema mas não tem capacidade jurídica para celebrar Acordos Internacionais com um país em nome dos Estados-Membros como a União Europeia. Assim, não existem grandes expectativas para a resolução desta problemática a curto prazo (CORREIA, 2009: 134).

A NATO tem realizado reuniões com as Autoridades de *Puntland*¹¹², com autoridades Quenianas¹¹³ e com as autoridades das Seychelles¹¹⁴, com o intuito de imbuí-los no esforço de combate à Pirataria Marítima, proporcionando também formação em algumas áreas que podem facilitar a interacção¹¹⁵ (CUNHA, 2010).

A educação da comunidade marítima também é uma das áreas de actuação de forma a melhorar as suas medidas de segurança¹¹⁶, reduzindo assim a incidência da Pirataria Marítima. Nesse sentido, têm sido transmitidas informações aos navios mercantes, incentivando-os a tomar as suas próprias medidas anti-pirataria¹¹⁷ e garantindo que sabem quem contactar¹¹⁸ em caso de incidente (ALMEIDA, 2009).

¹¹⁰ Os pedidos são efectuados caso a caso (obriga os detidos a ficar muito tempo a bordo), a falta de provas (além da necessidade de testemunho presencial que confirme a origem das provas é complicado levar elementos da tripulação de um navio mercante a Mombaça para testemunhar), a legitimidade para o Quénia julgar piratas de outros países que detiveram (o Art.º 105 refere que “*Os tribunais do Estado que efectuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar...*”, mas em princípio é ultrapassada pela obrigação de todos os países colaborarem no combate à Pirataria Marítima), a legitimidade para o Quénia julgar (sem ser ratificado o acordo internacional no seu Parlamento), a interposição de acções em tribunal (por a detenção e outros trâmites não serem efectuados de acordo com os padrões humanitários mínimos existentes nos países ocidentais) e as prisões de Mombaça estarem superlotadas.

¹¹¹ Foram iniciados com as Seychelles para a entrega de detidos.

¹¹² Já foram realizadas duas reuniões, uma a nível político com a presença de alguns Ministros e a segunda a nível tático com dois oficiais da *Puntland Coast Guard*.

¹¹³ Com o Chefe do Estado Maior da Armada, Major-general Mwathethe.

¹¹⁴ Com o Ministro da Defesa, com o Comandante da Guarda Costeira sobre patrulhamento conjunto.

¹¹⁵ Na área da navegação, na operação do *AIS*, nos procedimentos de comunicações, etc.

¹¹⁶ Em estreita colaboração com a organização do comércio marítimo do Reino Unido no Dubai e no Centro de Segurança Marítima da UE para cooperar com o sector do transporte marítimo na promoção de medidas que possam melhorar a sua segurança.

¹¹⁷ Como exemplo pode ser referida a colocação de arame farpado ao longo do exterior do navio nos locais de mais fácil acesso aos piratas, colocar as mangueiras de combate a incêndio em carga e prontas a ser usadas perto dos potenciais locais de embarque, câmaras de vigilância que cubram pontos sensíveis dos navios, utilizar velocidades superiores a 15 nós, se necessário manobras ziguezague, aumentar o número de vigias entre tantas outras.

¹¹⁸ Os navios mercantes podem contactar a *UK Maritime Trade Operations* (UKMTO) ou o *Maritime Liaison Officer* (Marlo), que estão sempre disponíveis para assistência. Deste modo, os navios mercantes sob ataque podem chamar por socorro, deslocando-se a unidade mais próxima para o local.

A Comunidade Internacional tem diversos meios na área de operações com diversas entidades responsáveis pelo seu emprego. É da maior importância a cooperação e uma rigorosa coordenação¹¹⁹ através da correcta partilha de informações e adequada distribuição de tarefas, de modo a evitar duplicação de acções e garantir, em permanência, a eficaz cobertura das diferentes áreas de responsabilidade dos diversos meios existentes (ALEXANDRE, 2009).

A elevada extensão da área de operações¹²⁰, implica trajectos com elevadas distâncias. Como consequência, existe a necessidade das missões serem planeadas, sempre que possível, baseada nas informações fornecidas pelas Células de Informações (NATO, 2009a, F-5).

Durante as operações, verificava-se que as diversas *task force* (TF) que estavam na área de operações, inicialmente, não efectuavam troca de informação entre elas, fazendo com que a coordenação fosse deficiente. Presentemente, diversos sistemas de comunicações¹²¹ estão ao dispor das TF's (CUNHA, 2010).

A criação do IRTC com a distribuição dos meios navais por áreas¹²² demonstrou ser da maior importância para a diminuição dos casos de Pirataria Marítima.

As unidades navais que operam no âmbito destas missões devem ter helicópteros¹²³ orgânicos. As áreas de patrulha são de grande dimensão, revelando-se esses meios de extrema importância para interromper um ataque em curso até à chegada do meio naval e inclusive para efectuar vigilância¹²⁴ (AZEVEDO, 2010).

A importância dos helicópteros no IRTC também é relevante. No patrulhamento do IRTC, também foram retiradas algumas ilações que estão a ser aplicadas de forma a que essa acção seja mais eficaz. Deste modo, a colocação dos navios no IRTC têm em conta os seguintes factores no que concerne aos helicópteros: pelo menos em cada três áreas de

¹¹⁹ Organizando reuniões periódicas com os actores independentes para troca de experiências e familiarização com os procedimentos de cada um.

¹²⁰ A área de operações tem perto de 3 milhões de milhas quadradas. A área do Golfo de Aden tem cerca de 200.000 milhas quadradas e a da Somalia Basin 2 milhões de milhas quadradas. (AZEVEDO, 2010)

¹²¹ Existem diversos modos de comunicações dentro de cada força. São utilizados sistemas inter-operáveis para comunicar entre diferentes forças e unidades navais de países com missões isoladas. Podem ser referidas como as mais importantes o SATCOM, o JCHAT, o CENTRIX, o MERCURY, a WISE, a NSWAN email, Unclassified email, TV32/MSSIS.

¹²² Aos navios com helicóptero embarcado são atribuídas áreas de patrulha com as dimensões de 60 milhas por 20 milhas e aos navios que não sem helicóptero embarcado, áreas de 40 milhas por 20 milhas.

¹²³ Os *Linx*, helicópteros da Marinha de Guerra Portuguesa tem 2 horas de autonomia e podem voar a 120 nós. A distância padrão para as suas missões é de 40 a 50 milhas.

¹²⁴ Para efectuar vigilância o emprego do MPA é muito mais eficaz.

patrulha têm de existir duas unidades navais com helicóptero orgânico embarcado; as unidades colocadas nas extremidades do IRTC também têm que helicóptero orgânico embarcado e não podem existir duas áreas contíguas sem qualquer meio aéreo (CUNHA, 2010).

A coordenação¹²⁵ entre os meios aéreos e os meios navais revelou-se sempre eficaz. Os pedidos efectuados pelos meios navais à componente aérea para durante as acções de *surveillance* efectuarem reconhecimento em determinada área era prontamente atendida desde que enquadrada na sua missão (AZEVEDO: 2010).

Durante o patrulhamento surgiram alguns problemas de sustentação logística¹²⁶ tais como dificuldades no reabastecimento no mar¹²⁷. O reabastecimento é efectuado por reabastecedores pertencentes aos EUA¹²⁸ enquanto cruzam o IRTC tendo os navios que vão ser reabastecidos que abandonar, por vezes, as suas áreas de patrulhamento para terem rumo e velocidade de reabastecimento. Se não existir coordenação¹²⁹ pode afectar a cobertura do IRTC (AZEVEDO: 2010).

De forma a dar conhecimento da sua missão e criar interacção com a comunidade marítima, a NATO efectua comunicações em VHF¹³⁰ e distribuição de material publicitário¹³¹ à comunidade local. Verificou-se que inicialmente o material era inadequado para o público alvo. Assim, houve alteração dos kits¹³² sendo agora mais apelativos e eficazes (CUNHA, 2010).

Uma das grandes dificuldades encontradas na área de operações é a falta de linguistas embarcados¹³³. Os piratas não falam inglês e deste modo quando existe a

¹²⁵ Inclusivamente entre navios da Operação “*Ocean Shield*” e MPA da Operação “*Atalanta*”. O mesmo pode ser referido aos próprios MPA (operação “*Atalanta*” e do Japão) que nunca patrulhavam a mesma área em simultâneo.

¹²⁶ No IRTC a presença de navios reabastecedores é uma constante, enquanto que na baía da Somália é necessário um planeamento mais cuidado para o reabastecimento (AZEVEDO: 2010).

¹²⁷ Durante a missão “*Allied Protector*”, onde esteve envolvido o NRP “*Corte Real*”, facto já ultrapassado quando do empenhamento do NRP “*Álvares Cabral*”, na missão “*Ocean Shield*”. (AZEVEDO: 2010)

¹²⁸ TF 53.

¹²⁹ Deste modo, foi definido um processo para colmatar estas lacunas: como o reabastecimento é efectuado pelas unidades da TF53, as necessidades serão enviadas com 3 semanas de antecedência e o coordenador do IRTC envia o planeamento de patrulha a longo prazo. De acordo com esse planeamento o CTF53 estabelece as datas e áreas para reabastecimento, sendo os navios informados com 3 a 5 dias de antecedência, entrando posteriormente em contacto com o reabastecedor para acerto de pormenores.

¹³⁰ Avisos à navegação mercante sobre o comportamento a adoptar naquelas águas e à comunidade local sobre a missão em curso.

¹³¹ Panfletos, mochilas, etc.

¹³² T-shirts, pólos, calções, sandálias, óculos de sol, chocolates, etc.

¹³³ Na missão “*Allied Provider*”, somente o navio holandês tinha linguista embarcado.

necessidade de interrogar não há plataforma de entendimento. A NATO começou a utilizar um *Cultural Guidance*¹³⁴ para o efeito (ALMEIDA, 2009).

b. Resultados obtidos no combate à Pirataria Marítima

Como se pode averiguar pela análise da Tabela 1, desde a criação do IRTC com elevado sucesso para o Golfo de Aden, verifica-se que os piratas têm procurado novos locais para efectuar os seus ataques, nomeadamente a Bacia da Somália (ICC, 2010).

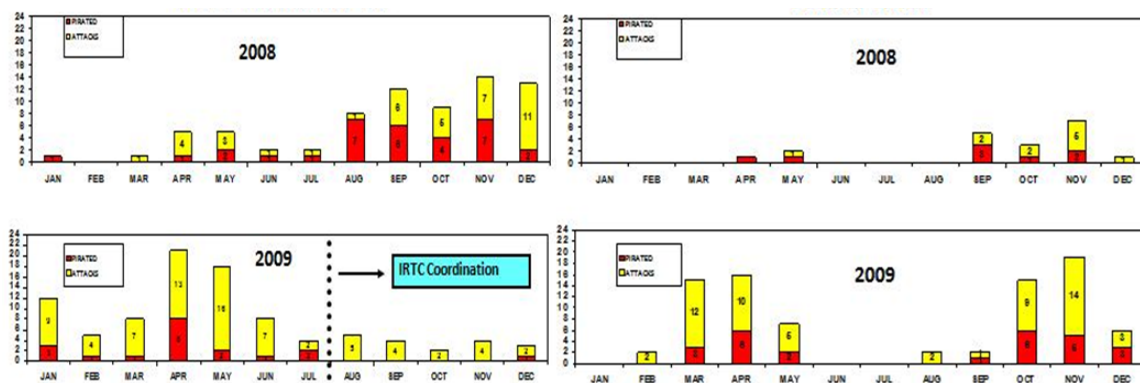


Tabela 1 – Comparação do nº de ataques de Pirataria entre o Golfo de Aden e a Bacia da Somália nos anos de 2008 e 2009. (Fonte: Cunha, 2010)

Relativamente ao primeiro trimestre de 2010, os piratas somalis foram responsáveis por 35 incidentes¹³⁵ dos 67 relatados em todo o mundo, referiu o ICC *International Maritime Bureau* (ICC, 2010).

O número de incidentes representa uma acentuada quebra relativamente aos 102 ataques registados durante o primeiro trimestre do ano transacto. *"Essa acentuada redução pode ser atribuída à presença continuada e ao sucesso das marinhas do Golfo do Aden, juntamente com as medidas de anti-pirataria adoptadas pela frota da marinha mercante"*, refere o relatório (ICC, 2010).

A costa Leste e Sul da Somália registou 18 incidentes, incluindo cinco navios sequestrados e 11 alvejados no primeiro trimestre de 2010 comparado com 21 incidentes, incluindo quatro navios sequestrados e 11 alvejados, no período correspondente em 2009. Dentro do Golfo de Áden e no Mar Vermelho foram relatados 17 incidentes, incluindo o

¹³⁴ Os navios NATO tinham ao seu dispor um *"Cultural Guidance"*, com dados sobre a Somália, palavras mais utilizadas e forma de as pronunciar, etc.

¹³⁵ Vinte e seis navios foram abordados durante o primeiro trimestre de 2010, tendo disparado contra 18 navios, 12 sofreram tentativas de ataques, e 11 navios foram sequestrados. Um total de 194 tripulantes foram tomados como reféns, tendo 12 deles ficado feridos.

sequestro de quatro navios, em comparação com 41 incidentes, incluindo cinco navios sequestrados, no primeiro trimestre de 2009 (ICC, 2010).

Mas mesmo com o número total de incidentes em declínio, o raio de acção dos piratas somalis continua a aumentar, existindo relatos no litoral da Quénia, Tanzânia, Seychelles, Madagáscar e até mesmo no Oceano Índico e no Mar Arábico. (ICC, 2010)

O capitão Pottengal Mukundan, director do IMB referiu que ataques tão longe da costa somali só são possíveis através da utilização de navios-mãe, tendo alguns já sido destruídos pelas marinhas de vários países que operam na área. Alguns ataques já ocorreram a 1.000 milhas náuticas da costa somali (ICC, 2010).

"Tal acção efectuada pelas marinhas contra os navios-mãe, skiffs e grupos de acção de piratas têm sido vitais para manter os ataques sob controle e deve ser continuada", acrescentou o capitão Mukundan (ICC, 2010).

8. Perspectiva futura – O Comprehensive Approach

Esta ameaça, a Pirataria Marítima, tem sido combatida através dos meios militares. Verifica-se que, apesar do sucesso da vertente militar no combate à Pirataria Marítima no Golfo de Aden ser uma realidade, conseguiu inverter uma tendência que vinha em crescendo nestes últimos anos, os piratas têm deslocado as suas acções para outras paragens.

Assim, apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas, ter demonstrado ser eficaz a curto prazo, como verificámos anteriormente, a actuação dos piratas só poderá ser extinguida se existir uma abordagem mais abrangente.

Tal desiderato surge da evidência de que o instrumento militar por si só não consegue dar uma resposta cabal à resolução da problemática da Pirataria Marítima, operando isoladamente. Este facto é corroborado na experiência NATO em missões e operações que tem demonstrado, em muitos casos, a acção militar por si só é incapaz de resolver crises de forma duradoura. (CUNHA, 2010)

A Comunidade Internacional terá de efectuar um esforço para que consiga contribuir¹³⁶ para a melhoria das condições sociais, económicas e judiciais, entre tantas outras, que permita ao governo daquele estado falhado fornecer as necessidades básicas ao seu povo.

¹³⁶ Além da vertente militar seja utilizada a componente política, económica e de âmbito civil.

Não é possível desassociar o sucesso das operações e os resultados que se pretendem que sejam duradouros, do envolvimento de um largo espectro de influências e contributos procedentes de variados actores.

Assim, e de modo a que seja possível estabilizar uma sociedade, como é o caso da Somália, país desestruturado e flagelado por um conflito, existem determinados factores que a vertente militar não consegue assegurar. Podemos destacar o da segurança, o da assistência humanitária, o da reconstrução e desenvolvimento e o da governabilidade.

Deste modo, fica demonstrada a relevância de que as operações têm de ser planeadas e conduzidas à luz do conceito do *comprehensive approach*, englobando instrumentos militares e civis, dotando as forças militares de capacidades que permitam a obtenção de um ambiente estável e seguro que possibilitem a aplicação de instrumentos que permitam dirimir as causas originadoras do conflito. Assim, o *comprehensive approach* não é um fim por si, mas antes um meio para atingir um fim. A finalidade não é desenvolver novas estruturas e hierarquias, mas conseguir melhores resultados e resolver a crise de um modo sustentado. Se estes factores forem assegurados de uma forma concertada e coordenada, serão percussores do sucesso.

9. Conclusões

No início deste estudo foi proposto responder à seguinte questão central: ***Tendo em conta as lições identificadas no combate à Pirataria Marítima por forças conjuntas e combinadas como se perspectiva a evolução deste combate?*** Para responder à questão central e às respectivas questões derivadas foram levantadas quatro hipóteses que se procurou testar e validar ao longo do presente trabalho.

Da análise ao segundo capítulo, o transporte marítimo, constatou-se que, o mar, nesta nova era da economia global, fruto de uma globalização em que o factor produtivo da matéria-prima e de transformação se encontra cada vez mais afastado do consumidor e onde existe uma cada vez maior conexão e interdependência entre os Estados, é o transportador de cerca de 90% do comércio internacional.

De facto, a sua elevada procura baseia-se em quatro factores essenciais: o preço, a velocidade, a fiabilidade e a segurança. Contudo, os “caminhos” marítimos não são todos iguais. Devido às condições climáticas e geográficas, existem determinados locais por onde a maioria da navegação terá forçosamente de passar, sendo as mais importantes, a

grande rota marítima Leste – Oeste, a rota que passa no Estreito de Ormuz, a rota que passa no estreito do Bósforo e a rota que passa ao largo de *Ouessant*.

Do terceiro capítulo, verifica-se que a Pirataria Marítima está intimamente associada ao início da navegação e apesar de ter existido uma época de relativa acalmia este fenómeno nunca foi extinto. Nos últimos anos existiram factores que contribuíram para o seu recrudescimento, tais como o aumento no tráfego marítimo e a necessidade do seu trânsito em *chokepoints*, as crises políticas e económicas, os Estados Falhados, a falta de vigilância marítima eficaz, a falta de Segurança Portuária, os funcionários corruptos e a proliferação de armas ligeiras.

A Pirataria Marítima tem maior incidência no Sudeste Asiático, no Estreito de Malaca, na Nigéria e na Somália.

No seguimento do trabalho, no quarto capítulo, e de forma a validar o conteúdo da primeira hipótese, foi analisada a Pirataria Marítima na Somália, relevando-se o porquê da existência da pirataria e sua evolução até aos dias de hoje. Verificou-se que esse fenómeno existe à cerca de 30 anos em pequena escala, tendo a falência do Estado, em 1991, implicações directas no mar. Assim, o primeiro grande objectivo desta forma de actuação era, por meio dos sequestros, intimar as grandes companhias pesqueiras a deixar de pescar nas suas águas. Contudo, os senhores da guerra e homens de negócios, foram atraídos para este modo de vida, dado que verificaram que obtinham elevados montantes com estas acções. De 2004 até aos dias de hoje têm-se verificado sucessivas alterações à sua tática e natureza, atacando navios de maior tonelagem e mudando o local de actuação, indo até cerca de 1000 milhas de costa.

Neste capítulo também são identificados os grupos a operar nas águas da Somália cada um com o seu tipo de actuação e área de intervenção, destacando-se os Piratas de Puntland, os *Somali Marines*, o *National Volunteer Coast Guard* e os *Piratas de Merka*, tendo-se verificado que também existem elementos pertencentes às próprias autoridades regionais de Puntland e da TFG que estão envolvidos nos actos de Pirataria Marítima.

No que concerne ao resgate obtido, verifica-se que quem recebe mais dinheiro relativo ao seu pagamento são os Senhores da Guerra, os Membros das Comissões e Patrocinadores, elementos que permanecem em terra, com 50 por cento do valor total. Este facto reflecte a necessidade de combater a Pirataria Marítima de forma mais abrangente.

Para a consecução dos seus ataques, os piratas, utilizam frequentemente navios-mãe, permanecendo diversos dias no mar podendo assim escolher os seus alvos, lançando os seus ataques com *skiffs* e concretizando os sequestros de navios mercantes.

Os seus ataques têm sempre em atenção as condições meteorológicas existentes no local do ataque, a velocidade do navio a abordar, as suas obras mortas e, por norma, os ataques ocorrem durante o arco diurno.

A Pirataria Marítima tem tido implicações no transporte marítimo. Apesar da baixa incidência de ataques, ameaça de forma incisiva a fiabilidade e a segurança marítima. As seguradoras já aumentaram o preço dos seguros. Algumas companhias de transporte marítimo já alteraram as suas rotas, tendo inclusivamente deixado de passar no Canal do Suez, navegam no IRTC, esperam por escoltas, navegam mais afastados de costa e passam nos pontos sensíveis no arco diurno. Face ao exposto considera-se validada a primeira hipótese.

O quinto capítulo discorre sobre a legislação em vigor relativamente à Pirataria Marítima. O Direito Internacional qualifica como acção de Pirataria os actos praticados em Alto Mar, deixando de fora as zonas marítimas dentro das 12 milhas náuticas (Mar Territorial e Águas Interiores). A intervenção nestas áreas é da competência de cada Estado costeiro, conforme a qualificação que for dada pela sua legislação penal. Embora não se tenha conseguido atingir a unificação do regime da Pirataria em todo o espaço marítimo, pelo facto da soberania dos Estados, no seu Mar Territorial, ser um princípio com peso.

Como referido supra, não só o Direito Internacional permite, como incentiva, que os países tipifiquem como crime os actos de Pirataria Marítima. A própria IMO tem emitido resoluções de forma a acompanhar e a definir directivas que ajudem na solução deste fenómeno. Por outro lado e de uma forma vinculativa, o Conselho de Segurança da Nações Unidas emite resoluções que obrigam os Estados a actuar e a cooperar. Dir-se-ia que não falta nada e que o quadro está completo. No entanto, todos os países continuam a libertar piratas por razões diversas como, por exemplo, a falta de prova (mandam as armas para a água) ou por não se conseguir que algum Estado, ou sistema jurídico internacional, os julgue.

No seguimento do trabalho, da análise do sexto capítulo e por forma a validar a segunda hipótese, foi possível verificar de que forma a Comunidade Internacional tem utilizado a vertente militar para efectuar a sua actuação na Somália.

Assim, a Comunidade Internacional para fazer face à Pirataria Marítima decidiu reforçar o patrulhamento das águas da Somália, através de forças conjuntas e combinadas, enviando navios e aviões militares para a área. O envio destes meios tem sido efectuado a título individual ou, por outro lado, integrado em alianças.

Assim, as missões têm como objectivo principal efectuar o exercício da autoridade no mar, evitando que a lei internacional não seja cumprida. A actuação está legitimada através das diversas resoluções do CSNU, tais como as nº 1814 (2008), 1816 (2008), 1836 (2008), 1846 (2008) e 1897 (2009).

Deste modo, A NATO, empenhou-se e empenha-se no combate a esta ameaça através de diversas operações, a *“Allied Provider”*, posteriormente, a operação *“Allied Protector”* e por fim a operação *“Ocean Shield”*, que ainda decorre.

A União Europeia contribuiu e contribui para a segurança da navegação na região, com a operação *“Atalanta”*.

Este cenário, Pirataria Marítima, exige o emprego de forças com um conjunto cada vez mais diversificado de capacidades e de emprego sinérgico dessas aptidões. Tal facto revela que as forças conjuntas, com as várias componentes, a componente marítima, a componente aérea, a componente terrestre e a componente operações especiais constituem-se como o melhor instrumento militar por possuírem um conjunto de capacidades complementares que colocam no combate à Pirataria Marítima. Pode-se aferir que a segunda hipótese se encontra validada.

A análise realizada no sétimo capítulo, tendo como fundamento as lições identificadas e aprendidas vem validar o conteúdo da terceira hipótese. Assim, pode-se verificar que através das alterações efectuadas ao modo de combater a Pirataria Marítima, criação do IRTC, escoltas dedicadas, integração de meios, entre tantos outros, fez com que existisse um decréscimo efectivo nos actos perpetrados no Golfo de Aden. De facto, não obstante a Pirataria Marítima não ter sido erradicada da região, a tendência de subida do número de ataques dos últimos anos foi invertida, tendo inclusivamente o seu número decrescido de forma muito significativa após a permanência de forças conjuntas e combinadas no combate à Pirataria Marítima na Somália. Deste modo é validada a terceira hipótese.

Da análise do último capítulo, e por forma a validar a quarta hipótese podemos apurar que apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas ter demonstrado

ser eficaz a curto prazo, a actuação dos piratas só poderá ser extinguida se existir um outro tipo de abordagem a esta problemática.

Verifica-se também que apesar de ter decrescido na Somália, mais propriamente no Golfo de Aden devido à acção da Comunidade Internacional, os piratas têm procurado novos campos de actuação. Assim, e de modo a que seja possível estabilizar uma sociedade como é o caso da Somália, país que se encontra desestruturado e flagelado por um conflito, existem determinados factores que a vertente militar, só por si, não consegue assegurar. Podem destacar-se o da segurança, o da assistência humanitária, o da reconstrução e desenvolvimento e o da governabilidade.

Deste modo, fica demonstrada a relevância de que as operações têm de ser planeadas e conduzidas à luz do conceito do *comprehensive approach*, englobando instrumentos militares e civis, dotando as forças militares de capacidades que permitam a obtenção de um ambiente estável e seguro que possibilitem a aplicação de instrumentos que permitam dirimir as causas originadoras do conflito. Deste modo é validada a quarta hipótese.

Face o que antecede, o estudo da temática apresentada ao longo deste trabalho revelou-se de uma imensa abrangência. Os limites não são mensuráveis, podendo a Pirataria Marítima atingir contornos inimagináveis, dado que ao longo dos séculos e desde os primórdios da navegação tem subsistido.

Neste seguimento, parece ser merecedor de futura investigação temática a ***“Aplicação da Comprehensive Approach na Somália”***.

Referências bibliográficas

a. Monografias

- BOTTING, Douglas (1978). *The Pirates*. Amsterdam: Time Life Books.
- COMMAND OF THE DEFENCE COUNCIL (2004). *BR 1806: British Maritime Doctrine*. London: CDC.
- COUTO, COR Abel (1988). *Elementos de estratégia: apontamentos para um curso* Vol. I. Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares.
- COUTO, COR Abel (1989). *Elementos de estratégia: apontamentos para um curso* Vol. II. Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares.
- FERREIRA, Ana (1985). *O Essencial sobre o Corso e a Pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda.
- GONÇALVES, Manuel (2007). *Código Penal Português - Anotado e Comentado - Legislação Complementar*. 18ª Ed, Lisboa: Almedina.
- GUERREIRO, Luís (1997). *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*. Lisboa: Temas e Debates.
- MOREIRA, Adriano (1997). *Teoria das relações internacionais*. 2ª ed. Coimbra: Almedina. ISBN 972-40-1050-3.
- QUIVY, Raymond, CAMPENHOUDT, Luc (2005). *Manual de investigação em ciências sociais*. 4ª ed. Lisboa: Gradiva. ISBN 972-662-275-1.
- STOPFORD, Martin (1997). *Maritime Economics*. 2nd Ed., London: Routledge.

b. Contribuições em monografias

- FERNANDES, António, BORGES, João (2005). *Enquadramento conceptual*. in Pensar a Segurança e Defesa. Lisboa: Edições Cosmos. ISBN 972-762-268-2.

c. Artigos de publicações em série

- CORREIA, Neves (2009). *Crónica de Direito* in Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXIX, Janeiro - Março, p. 129-134. Lisboa : Marinha.
- FERRO, Mónica (2008). *O que falha quando falham os Estados* in Estratégia, Vol XVIII, p. 387 – 422. Lisboa: IPCE.
- GUEDES, Portela (2008). *A Dura Realidade da Pirataria Marítima*, in Revista da Armada, Abril 2008, p. 12-14. Lisboa: Marinha.
- GUEDES, Portela e MONTEIRO, Sardinha (2010). *O Recrudescer da Pirataria Marítima no Séc XXI* in Segurança e Defesa, Out 2009 – Fev 2010, p. 28-34. Lisboa: Contec Editora.
- MARTINS, Ana (2001). *Por Mares Nunca Antes Navegados, Portugal e a Aplicação da Convenção de Mondego Bay* in Revista Jurídica nº24, p. 21 – 137.
- STEVENSON, Jonathan, WIJK, Rob de (2010). *The Pirate Problem in Global Politics and Strategy*, nº 52, Feb – Mar, p.27 – 52. Washington: IISS.

d. Relatórios e documentos oficiais

- CUNHA, Pereira da (2010). *Operation Ocean Shield – Operational Handover*. Gulf of Aden: NATO.
- EXÉRCITO PORTUGUÊS (2005). *Regulamento de Campanha – Operações (Vol I)*. Lisboa: EXÉRCITO.
- IAEM (2005). *NC 20-77-05 Arte Operacional - Operações Conjuntas e Combinadas*. Lisboa: IESM.
- ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2010). *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. Kuala Lampur: International Chamber of Commerce.
- IMO (1983). *Resolution A.545(XIII) - Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships*. Londres: IMO.
- IMO (1991). *Resolution A.683(17) – Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships*. Londres: IMO.

- IMO (1993). *Resolution A.738(18) - Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships*. Londres: IMO.
- IMO (2001). *Resolution A.922(22) – Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*. Londres: IMO.
- IMO (2005). *Resolução A.979(24) - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia*. Londres: IMO.
- IMO (2007). *Resolução A.1002(25) - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia*. Londres: IMO.
- IMO (2009). *Resolution A.1026(26) - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia*. Londres: IMO.
- MINISTRO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS (1985). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Lisboa: Biblioteca Diplomática.
- MINISTRO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS (2010). *Pirataria ao Largo da Somália: Proposta Portuguesa de uma “Somali Special Chamber”*. Lisboa: MNE.
- NATO (2001). *AJP-3.4.1: Peace Support Operations*. Brussels: NATO.
- NATO (2004a). *AJP-3.1: Allied joint maritime operations*. Brussels: NATO.
- NATO (2004b). *AAP-15: Nato Glossary of Abbreviations used in NATO documents and Publications*. Brussels: NATO.
- NATO (2005b). *AJP-3.4: Non-article 5 Crises Response Operations*. Brussels: NATO.
- NATO (2006a). *AJP-3(A): Allied doctrine for joint operations. Ratification Draft*. Brussels: NATO.
- NATO. (2007 b). *AJP-3.4.1 (A)- Peace Support Operations*. Brussels: NATO.
- NATO (2008a). *AAP-6: NATO glossary of terms and definitions*. Brussels: NATO.
- NATO (2008b). *Piracy Handbook . Foreword*. Northwood: NATO.
- NATO (2009a). *AJP-3.5- Allied Joint Doctrine for Special Operations*. Brussels: NATO.
- NATO (2009b). *Comprehensive Operations Planning Directive*. Mons: SHAPE.

- SIED (2008a). *Pirataria Marítima e Crimes contra a Navegação*. Lisboa: SIED.
- SIED (2008b). *Pirataria Marítima. Identificação, caracterização e modo de actuação dos actores envolvidos*. Lisboa: SIED.
- UNITED NATIONS (2004). *A more secured world: our shared responsibility*. Brussels: United Nations.
- UNITED NATIONS (2008a). *Resolution 1814 - Support and Authority for Protection of Maritime Humanitarian Aid to Somalia (15-5-2008)*. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008b). *Resolution 1816 - Calls for increased cooperation (each other and with IMO), training of ships on precautions, technical assistance to Somalia and coastal states, Cooperation in law enforcement and allows for anti piracy activity on Somalia waters “upon TFG request and with notification of UNSG” for 6 Month’s (02-06-2008)*. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008c). *Resolution 1838 - Notes increasing threat of piracy, Calls for additional naval deployment, training,(07-10-2008)*. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008d). *Resolution 1846 - Notes escalatory effect of ransom payment, calls for more coordination and information sharing, additional deployment and extends operations in Somalia for 12 months (02-12-2008.)* New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008e). *Resolution 1851 - Authorizes land based operations against Pirates, Calls for regional coordination centers, ship rider agreements and “ special prosecution arrangements”, out sourcing trials. (16-12-2008)* New York: UN.
- UNITED NATIONS (2009a). *Review of Maritime Transport 2009*. New York e Genova: UNCTAD.
- UNITED NATIONS (2009b). *Resolution 1897 - Extends operations in Somalia for 12 months after 30th November 2009*. New York: UN.

e. Sítios na internet

- CIA (2010). *The World Factbook: 2009-2010*. [Em linha] [Referência de 15 Dezembro de 2009], Disponível na internet em: < <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>>.
- CIDAL (2009). *ATALANTA: succès de la mission anti-piraterie au large de la Somalie* [Em linha]. [Referência de 12 Dezembro de 2009]. Disponível na internet em: http://www.cidal.diplo.de/Vertretung/cidal/fr/_PR/francophonie/1politique/2009__12__10__Atalanta__pm,archiveCtx=2040920.html>.
- DIGITAL JOURNAL (2008). *Danish Shipper Avoids Suez Canal* [Em linha]. [Referência de 25 de Abril de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.digitaljournal.com/article/262527>>.
- DTIC (2000). *Joint Vision 2020*. [Em linha]. [Referência de 30 de Dezembro de 2009]. Disponível na Internet em: <<http://www.dtic.mil/jointvision/jvpub2.htm>>.
- ICC (2010). *Worldwide hijackings rise as pirates expand area of operation*, [Em linha]. [Referência de 28 de Abril de 2010]. Disponível na Internet em: http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=406:worldwide-hijackings-rise-as-pirates-expand-area-of-operation&catid=60:news&Itemid=51>.
- PN (2010), *Marinha espanhola captura oito presumíveis piratas somalis*, [Em linha]. [Referência de 28 de Abril de 2010]. Disponível na Internet em: < http://jpn.icicom.up.pt/2010/04/26/marinha_espanhola_captura_oito_presumiveis_piratas_somalis.html>.
- LUSA (2010). *Portugal disposto a enviar 15 militares para o Uganda para treino de forças somalis* [Em linha]. [Referência de 31 de Janeiro de 2010]. Disponível na Internet em: <http://www.ionline.pt/conteudo/42016-portugal-disposto-enviar-15-militares-o-uganda-treino-forcas-somalis>>.
- MONTEIRO, Sardinha (2010). *Pirataria no Corno de África – Um problema Duradouro* [Em linha]. [Referência de 12 Dezembro de 2009]. Disponível na internet em: < <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=508>>.
- NATO (2010), *NATO warship destroys pirate vessel*, [Em linha]. [Referência de 28 de Abril de 2010]. Disponível na Internet em: http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx>.

- RODRIGUE, Jean-Paul, SLACK, Brian (2009a). *Maritime Transportation* [Em linha]. [Referência de 12 Dezembro de 2009]. Disponível na internet em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>>.
- RODRIGUE, Jean-Paul, SLACK, Brian (2009b), *The Geography of Transport Systems* (2009) [Em linha]. [Referência de 12 Dezembro de 2009]. Disponível na internet em: <http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/maritimedomains.html>>.
- UNITED NATIONS (2006). *UN Security Council – Resolutions*. [Em linha]. [Referência de 12 Dezembro de 2009]. Disponível na internet em: http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm>.
- ZAGO, Evandro e MINILLO, Pinheiro (2008) *Consequências da falência de um Estado: pirataria nas águas da Somália*. [Em linha]. [Referência de 12 Dezembro de 2009]. Disponível na internet em: < <http://meridiano47.info/2008/11/23/consequencias-da-falencia-de-um-estado-pirataria-nas-aguas-da-somalia-por-evandro-farid-zago-xaman-korai-pinheiro-minillo/>>.
- TIMESONLINE (2008), *Fear of piracy blocks global trade route for shipping giant Maersk*, [Em linha]. [Referência de 28 de Abril de 2010]. Disponível na Internet em: <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article5201883.ece>>.

f. Outras Fontes

- ALEXANDRE, António (2009). *Conferência “Operação Allied Protector”*, Lisboa: Academia de Marinha.
- BOHM-AMOLLY, Alexandra (2009). *Conferência “A Pirataria na Costa Africana do Século XXI- subtema: Dimensões jurídico internacionais da pirataria”*, Lisboa: Faculdade Direito da Universidade Nova de Lisboa.
- CRISIS MANAGEMENT INITIATIVE (CMI) (2008). *Comprehensive Approach Trends, Challenges and Possibilities for Cooperation in Crisis Prevention and Management*, Helsinki.
- BRANDÃO, Serra (2010). *Conferência “Afinal o que é a Pirataria?”*, Lisboa: Academia de Marinha.

- SANCHES, Cortes (2009). *Conferência “Operação Atalanta – EUNAVFOR”*, Lisboa: Clube Militar Naval.

g. Entrevistas

- ALEXANDRE, CMG Gonçalves – Comandante do NRP “Corte Real” [12 de Dezembro de 2009].
- CORREIA, CFR Neves – Chefe do Departamento Jurídico Operacional e Internacional do Estado Maior da Armada [26 de Fevereiro de 2010].
- AZEVEDO, CTEN Ferreira de – Chefe do Departamento de Operações do NRP “Álvares Cabral” [02 de Março de 2010].
- ALMEIDA, CTEN Bulha – Chefe do Departamento de Operações do NRP “Corte Real” [10 de Dezembro de 2009].

Índice de apêndices

Apêndice 1 – Glossário de termos

Apêndice 2 – Matriz de validação

Apêndice 3 – Caracterização das operações conjuntas e combinadas

Apêndice 4 – Somália. Enquadramento

Apêndice 5 – Perguntas efectuadas durante as entrevistas

Apêndice 1 - Glossário de termos

Comando Operacional – Autoridade conferida a um comandante para atribuir missões e tarefas a comandos subordinados, para destacar unidades, para redistribuir forças e para reter ou delegar o controlo operacional ou tático das forças conforme considerar necessário (AAP-6, 2008: 2-O-3).

Comprehensive Approach – Conceito no original em inglês, que representa a garantia de uma resposta coordenada e coerente a uma crise, dada por todos os actores relevantes. Definição proposta (NATO, 2009c: 1-2)

Controlo do mar – Condição que permite liberdade de acção para usar o mar para fins próprios em áreas específicas e em períodos de tempo limitado (NATO, 2004: 1-8).

Funções conjuntas – Funções que devem ser equacionadas pelo comandante de uma força de modo a determinar as capacidades que garantem a execução da missão pela força conjunta e combinada (NATO, 2006a: 1-7).

Interoperabilidade – A capacidade das forças da Aliança e, quando disso, as forças de parceiros e outras nações para treinar, exercitar e explorar eficazmente em conjunto na execução de missões e tarefas atribuídas. (NATO, 2008: 2-I-6)

Operação – Acção militar ou a execução de uma missão militar (estratégica, tática, administrativa ou de treino); o processo de conduzir o combate incluindo o movimento, abastecimento, ataque, defesa e as manobras necessárias para atingir os objectivos de qualquer batalha ou campanha (NATO, 2008: 2-O-2)

Operação Conjunta – É uma operação em que participem forças de mais do que um ramo das forças armadas do mesmo país (NATO, 2008: 2-C-6)

Operação Combinada – É uma operação conduzida por forças de duas ou mais nações aliadas, operando juntamente no cumprimento de uma missão (NATO, 2008: 2-C-7)

Operações de Interdição Marítima – São operações de interdição da circulação de navios designados dentro ou para fora de uma nação ou área específica. (NATO, 2004a: Glossary-5)

Projectção - Capacidade de projectar forças ou políticas conferindo aos próprios Estados a possibilidade de garantir a sua própria segurança, contribuindo para que as pequenas potências não se configurem como Estados fragilizados (Borges, Fernandes, 2005: 87).

Apêndice 2 – Matriz de Validação

ENUNCIADO	QUESTÃO CENTRAL	QUESTÕES DERIVADAS	HIPÓTESES	VALIDAÇÃO HIPÓTESES	RESPOSTA À QUESTÃO
A LUTA CONTRA A PIRATARIA. LIÇÕES DECORRENTES DAS OPERAÇÕES CONJUNTAS E COMBINADAS	<i>Tendo em conta as lições identificadas no combate à pirataria marítima por forças conjuntas e combinadas como se perspectiva a evolução deste combate?</i>	<i>De que forma a Pirataria Marítima na Somália ameaça o Transporte Marítimo?</i>	O transporte marítimo alterou o seu comportamento ao largo da Somália.	Validada no Capítulo 4 – pág. 22	<i>O combate à Pirataria Marítima por forças conjuntas e combinadas na Somália tem sido eficaz, mas para conseguir erradicar este fenómeno terá de ser efectuado através da Comprehensive Approach.</i>
		<i>Como tem reagido a comunidade internacional, do ponto de vista militar, a esta ameaça?</i>	Foram empregues meios militares, de forma conjunta e combinada, no combate à Pirataria Marítima.	Validada no Capítulo 6 – pág. 26	
		<i>De que forma o combate à Pirataria Marítima por forças conjuntas e combinadas tem sido efectiva para a diminuição do número de ataques?</i>	O número de ataques dos piratas diminuiu com o combate à Pirataria Marítima na Somália através de forças conjuntas e combinadas.	Validada no Capítulo 7 – pág. 34 e 35	
		<i>No futuro, como se perspectiva o combate à Pirataria Marítima?</i>	O combate à Pirataria Marítima deve ser efectuado através da <i>Comprehensive Approach</i> .	Validada no Capítulo 8 – pág. 36	

Apêndice 3 – Caracterização das Operações Conjuntas e Combinadas

a. Enquadramento

Com o fim da guerra fria e com a alteração das ameaças, a maior parte das operações que se realizaram e que estão em curso, envolveram e envolvem efectivos mais reduzidos, mais interdependentes e que se sobrepõem na mesma área de operações.

Tendo este paradigma, recorreram os Estados à formação de Forças de forma a efectuarem **Operações Conjuntas**, em que participam forças de mais do que um ramo das forças armadas do mesmo país e **Combinadas**, em que são conduzidas por forças de duas ou mais nações aliadas, operando juntamente no cumprimento de uma missão, de forma a atingir o estado final desejado.

Os cenários de emprego das forças exigem, cada vez mais, um conjunto diversificado de capacidades e o emprego sinérgico dessas capacidades. Para tal, as forças conjuntas constituem-se como o melhor instrumento militar e devem possuir a capacidade de operarem em sinergia ou seja, devem ser interoperáveis.

Esta realidade, em que existe sobreposição dos ramos no teatro de operações e tendo em consideração as ameaças existentes, só terá sucesso se existir uma conjugação das forças marítimas, aéreas, terrestres e especiais tendo em consideração uma integração das competências nucleares de cada ramo, numa força desenhada para cada situação e para os objectivos que se pretendem atingir.

É um princípio assente, entre as principais potências militares, que uma força conjunta, tendo em consideração a sua flexibilidade e tempo de reacção, será a chave para o sucesso das operações militares.

É necessário referir que, segundo o conceito estratégico dos Estados Unidos da América para 2020, só se consegue uma força eficaz se for “conjunta” no campo intelectual, operacional, organizacional, doutrinário e técnico.

b. Princípios das Operações Conjuntas e Combinadas

Existem diversos **princípios fundamentais** das operações conjuntas e combinadas, tendo sido elencados **doze** (Objectivo, Unidades de Esforços, Cooperação, Sustentação, Concentração de Força, Economia de Esforços, Flexibilidade, Iniciativa, Manutenção do Moral, Surpresa e Segurança), de acordo com a fonte de estudo utilizada, existindo unanimidade quanto à sua importância, podendo contudo, consoante a operação em curso,

ser colocado mais ênfase em determinados princípios. (EXÉRCITO PORTUGUÊS, 2005: 2-8).

A condução das operações conjuntas e combinadas devem ser conduzidas para **Objectivos** que estejam claramente estabelecidos e entendidos e que contribuam para o atingir o estado final desejado. A missão e os objectivos devem ser identificados e definidos de forma inequívoca antes de serem iniciadas as operações. Quando um objectivo tiver sido identificado como o esforço, todas as acções efectuadas de forma conjunta devem ser orientadas para o atingir. Durante o processo, na altura da definição dos objectivos e do estado final pretendido, existem quatro questões fundamentais que devem ser sempre ponderadas:

- Qual a finalidade da missão?
- Que critérios materializam o cumprimento da missão?
- Quais são os critérios para retirar?
- Quem declara o sucesso ou vitória?

Com os objectivos assentes os comandantes pertencentes às diferentes nações participantes, de forma a existir **unidade de esforços**, devem esforçar-se para que, com coesão, se atinja o estado final. Esta coesão depende essencialmente da cooperação existente entre as nações e as componentes de força e a unidade de esforços depende principalmente do relacionamento existente entre os comandantes militares, líderes políticos e diplomatas.

Da **cooperação** também dependem as operações conjuntas e combinadas, dado que através da cooperação há a capacidade de organizar todas as actividades no sentido de maximizar o pacto de esforços. Empenho, objectivos comuns, a justa e concertada divisão de responsabilidades assim como o saber das possibilidades e limitações dos outros são factores fundamentais de cooperação.

De acordo com a tipologia da operação, é necessário planear a sua **sustentação** e verificar todos os processos administrativos necessários à implementação com êxito do plano de operações. A forma como uma força é apoiada, garantindo de forma eficiente e eficaz, deve ser considerado como parte integrante do planeamento operacional. Apesar de estar subordinada à manobra operacional, a sustentação poderá ser um factor determinante na exequibilidade de uma operação ou da própria capacidade de execução de um plano.

No que concerne à **concentração de forças**, é de referir que o potencial de combate deve ser concentrado no espaço e no tempo (local e momento) decisivos por forma a atingir o garante dos resultados pretendidos. Para uma força ser superior à força oponente, e no referente a esta nova ameaça, da Pirataria Marítima, a força opositora não é uma força regular, é necessário ter em linha de conta factores tendo como referência o treino, a coesão, a moral, a utilização das tecnologias, entre tantas outras.

Estando cada vez mais em linha de conta com as políticas individuais de cada país em que a economia é dos principais factores na consecução das operações, é necessário que exista **economia de esforços**, para uma criteriosa atribuição de meios, tendo sempre em consideração os objectivos que se pretendam atingir.

Os planos que sejam delineados devem garantir a **flexibilidade** suficiente para que na existência de qualquer imprevisto, garanta a possibilidade de reagir e alterar a situação. A flexibilidade requer também mobilidade de forma que seja possível a rápida concentração de forças no local e momento decisivos.

A **iniciativa** deve ser encorajada por forma a ser utilizada. A capacidade de utilização da iniciativa requer treino e conhecimento que permitam a assunção do risco com o intuito de alcançar os objectivos propostos.

A importância da **manutenção do moral** das forças no teatro de operações revela-se de uma importância extrema para as missões que as forças conjuntas e combinadas executam.

A **surpresa** é consubstanciada na velocidade, no segredo e na decepção, permitindo com um menor esforço alcançar resultados superiores ao esforço despendido.

A **segurança** potencia a liberdade de acção das forças. Efectuar acções em segurança revela-se da maior importância, resultando nas medidas a serem aplicadas, nomeadamente, de protecção colectiva, segurança geral e segurança individual.

Por fim, como último princípio das Operações Conjuntas e Combinadas, é necessário referir a **simplicidade**, que é consubstanciada em planos simples, ordens claras e concisas que minimizam equívocos e confusões.

Apêndice 4 – Somália. Enquadramento

1. A Somália

A localização geográfica da Somália dá a este país uma grande importância estratégica.

É caracterizada como o próprio Chifre de África (*Horn of Africa*) sendo o mar das suas costas uma das opções de acesso ao Mar Vermelho, passando assim junto do seu território a maioria dos navios que efectuam o transporte marítimo entre a Ásia e a Europa que navegam em direcção ao Canal do Suez¹³⁷.

A Somália é um Estado Falhado, explicando-se este facto com os diferentes problemas internos¹³⁸ com que se debate aquele território.

Tal desiderato parte do princípio que quando um governo está a perder o controlo físico sobre o seu território ou não tem o monopólio do uso legítimo da força. Outros sintomas que se podem verificar é a erosão da autoridade para tomar decisões colectivas; a incapacidade para fornecer serviços públicos razoáveis e a perda da capacidade de interagir em relações formais com outros Estados enquanto membro pleno da Comunidade Internacional. (FERRO, 2008: 389)

Assim, Estados que não conseguem governar de forma adequada, são potenciais desencadeadores de problemas na esfera internacional.

A ausência de ordem na Somália fez com que o espectro ambiental se transferisse também para o mar, ou seja, sem uma autoridade oficial a gerir os assuntos do mar, todo o tipo de infracções podem ser cometidas e passar impunemente.

a. Caracterização da Somália. Antecedentes Históricos (1960 - 1991)

A Somália adquiriu a sua independência em 01 de Julho de 1960, através da junção da ex-Somalilândia, antigo protectorado britânico e da ex-Somália italiana, território anteriormente colocado pelas Nações Unidas sob a tutela da Itália¹³⁹.

¹³⁷ A abertura do Canal de Suez, em 1869, fez com que a região passasse a ter vital importância para as potências coloniais europeias, que se tem mantido até agora.

¹³⁸ Qualquer Estado que esteja devidamente estruturado deve promover a defesa e a integridade territorial assim como a segurança interna. Aliada a estas características, deve ser capaz de fornecer outras necessidades básicas à sua população, das quais se destacam os cuidados de saúde e a educação entre tantos outros. Com a satisfação pelo Estado de forma adequada destas necessidades básicas aos cidadãos, o Estado torna-se viável dado que existe a capacidade dos indivíduos viverem em sociedade.

Nos mais de trinta anos compreendidos entre a independência da Somália, em 1960, e a falência efectiva do Estado, em 1991, o país passou por breves períodos de estabilidade e por longas crises políticas, sociais e humanitárias.

A partir dos finais dos anos 70, o país tornou-se palco de grandes disputas étnicas pelo controle do Estado, com diversos grupos a acusarem-se de favorecimento político e económico. Assim, durante a década de 80 a situação piorou ainda mais e no seu final, e durante a grave crise institucional que assolou o país, o Estado perdeu a capacidade de governar o seu território.

O ponto do não retorno desta problemática coincidiu com o fim da Guerra Fria, quando os Estados Unidos da América deixaram de considerar a Somália como importante parceiro estratégico¹⁴⁰.

Assim, no ano de 1991, o governo militar de Siad Barre foi deposto e as disputas pelo controle da nação foram ainda mais acesas. Na prática, o problema existente com o governo ditatorial foi trocado não por outro qualquer tipo de governo mas sim pela ausência de governo.

b. De 1991 à Actualidade

A partir de 1991, e após a deposição de Siad Barre¹⁴¹, existiram lutas ferozes por parte das facções rivais de forma a tomarem o poder, resultando na morte e no deslocamento de milhares de somalis o que levou as Nações Unidas a intervir militarmente no país em 1992¹⁴².

No ano seguinte já a ajuda humanitária era distribuída de forma regular e o espectro da fome tinha sido ultrapassada, mas, contudo, a situação securitária mantinha-se ainda instável. Assim, com a segurança do país ainda deficitária, nesse mesmo ano, 1993, as

¹³⁹ Em 1941, o território foi ocupado por tropas britânicas e a administração permaneceu nas mãos do Reino Unido até Novembro de 1949, quando a Somália Italiana foi convertida num Protectorado das Nações Unidas sob administração italiana.

¹⁴⁰ Dada a presença soviética em pontos estratégicos da região (Etiópia, Iémen do Sul), EUA e Somália assinaram, em Agosto de 1980, um acordo de cooperação militar que colocou o país africano na esfera norte-americana.

¹⁴¹ Líder do estado da Somália entre 1969 e 1991

¹⁴² Em 1992, de forma a responder ao estado caótico em que se encontrava o país e para fazer face à catástrofe humanitária, foi lançada uma operação de *peacekeeping* para criar um ambiente permissivo à entrada de ajuda humanitária.

tropas dos Estados Unidos da América sofreram um elevado número de baixas¹⁴³ numa operação contra militantes somalis.

Em consequência desse ataque, os Estados Unidos em 1994, e posteriormente as Nações Unidas em 1995, retiraram as suas forças da Somália, tendo mantido a assistência humanitária, com ajuda alimentar, mas sem enviar tropas para o terreno.

Durante toda a década de noventa o conflito entre os senhores da guerra rivais manteve-se, não tendo existido qualquer tipo de governo que pudesse fazer face à situação caótica que o país atravessava.

No final da década de 90 uma relativa acalmia surgiu e foi possível ao país desenvolver-se, de forma pouco acelerada, economicamente.

No ano de 2000 surgiu um governo de transição que nunca conseguiu obter de forma sustentada o apoio da população tendo perdido assim legitimidade.

Duas regiões da Somália, a Somalilândia e Puntland, situadas no norte do país romperam com a unidade central tentando criar regiões autónomas, que contudo não foram reconhecidas pela comunidade internacional.

Após os ataques de 11 de Setembro de 2001 às Torres Gémeas os Estados Unidos tornaram-se mais interventivos naquela zona do globo, principalmente na Somália, temendo que o país, dada a sua condição, se viesse a tornar um refúgio para terroristas. Este desiderato foi acompanhado por outros governos ocidentais.

Em Janeiro de 2004 após negociações que tiveram lugar no Quénia, os senhores da guerra chegaram a um acordo de partilha de poder. Foi então criado um parlamento de 275 membros com o nome de Governo Federal de Transição.

Em Maio de 2006, eclodiram violentos combates entre a TFG e a UCI, tendo a UCI tomado o controlo de Mogadíscio e de grande parte do sul da Somália. Mais tarde, foram efectuadas reuniões em Cartum, para conversações de paz, não tendo sido possível atingir qualquer tipo de acordo¹⁴⁵.

O governo interino com a ajuda das tropas etíopes atacaram as posições da UCI, tendo deste modo o TFG assumido o poder.

Em Janeiro de 2007 a Etiópia referiu que iria retirar do país, mas o TFG e as Nações Unidas pretendiam que aquele país estendesse a sua permanência no território de

¹⁴³ 19 mortos mais de 80 feridos.

¹⁴⁴ Foi a décima quarta tentativa de governo desde 1991.

¹⁴⁵ Uma das razões da dificuldade de entendimento era a composição da UCI, com onze clãs diferentes e uma estrutura de poder assimétrica.

modo a não criar de novo uma ausência de segurança, não estando em consonância com o pretendido pela UCI que exigia a retirada imediata das tropas etíopes.

Em Janeiro de 2009 as tropas etíopes retiraram da Somália, voltando os confrontos a agudizarem-se.

Apêndice 5 – Perguntas Efectuadas Durante as Entrevistas

Perguntas efectuadas ao CMG Gonçalves Alexandre, Comandante do NRP “Corte Real”

1. Qual o objectivo da missão?
2. Qual a avaliação das águas da Somália?
3. Quais são as bases legais para a condução desta operação?
4. O Direito Nacional condiciona a acção dos navios portugueses?
5. O combate à Pirataria Marítima é efectuado por uma Força conjunta e combinada?
6. Há falta de meios para que esse combate seja mais eficaz?
7. Qual o modo de actuação dos piratas?
8. Quanto tempo irá a NATO estar nesta área de operações?
9. Qual a coordenação existente entre a NATO e a TFG?
10. Os meios ao dispor da Força são suficientes para combater este flagelo?
11. Quais as lições identificadas e aprendidas durante a missão?

Perguntas efectuadas ao CFR Neves Correia, Chefe do Departamento Jurídico Operacional e Internacional do Estado Maior da Armada

1. Qual é a diferença entre Pirataria e AMACN?
2. Quais são as bases legais para a condução desta operação?
3. Está tipificado na lei portuguesa o crime de Pirataria Marítima?
4. O Direito Nacional condiciona a acção dos navios portugueses?
5. Como pode um navio da NATO intervir se estiver a ocorrer um acto de Pirataria Marítima contra um mercante?
6. O que fará um navio português se detiver um pirata?
7. Um pirata poderá ser julgado em Portugal?

Perguntas efectuadas ao CTEN Ferreira de Azevedo, Chefe do Departamento de Operações do NRP “Álvares Cabral” e ao CTEN Bulha Almeida, Chefe do Departamento de Operações do NRP “Corte Real”

1. Qual o modo de actuação dos piratas?
2. Como é efectuada a vigilância marítima?
3. Qual é a extensão da JOA?
4. O combate à Pirataria Marítima é efectuado por uma Força conjunta e combinada?
5. Como é efectuada a coordenação de meios na área com outras forças (ex: CTF151 e EU NAVFOR)?
6. Quem coordena as acções com os MPA's?
7. Como é efectuada a comunicação entre as diferentes forças no TO?
8. O IRTC foi uma medida eficaz?
9. Para quando a criação de um IRTC na zona de *Somalia Basin*?
10. Como é efectuado o reabastecimento da Força?
11. Como comunicam os piratas entre eles?
12. Quais as lições identificadas e aprendidas durante a missão?
13. Desde o início da missão da NATO tem havido alteração de comportamento por parte dos piratas?

(O conteúdo fornecido pelas respostas às perguntas efectuadas aos diversos

Entrevistados encontram-se vertidas ao longo do trabalho

Índice de anexos

Anexo A - Localização mundial das tentativas e efectivação de ataques (2005 a 2009)

Anexo A - Localização mundial das tentativas e efectivação de ataques (2005 a 2009)

Locations	2005	2006	2007	2008	2009
S E ASIA					
Indonesia	79	50	43	28	15
Malacca Straits	12	11	7	2	2
Malaysia	3	10	9	10	16
Myanmar (Burma)				1	1
Philippines		6	6	7	1
Singapore Straits	7	5	3	6	9
Thailand	1	1	2		1
FAR EAST	4	1			1
China					
Papua New Guinea			1		
Solomon Islands			1		
South China Sea	6	1	3		13
Vietnam	10	3	5	11	9
INDIAN SUB					
Bangladesh	21	47	15	12	17
CONTINENT					
India	15	5	11	10	12
Sri Lanka		1	4	1	
SOUTH AMERICA					
Argentina		1			
Brazil	2	7	4	1	5
Colombia	2	2		1	5
Costa Rica					3
Dominican Republic	1				
Ecuador		1		2	2
Guyana	1	1	5		
Haiti	2		2	2	4
Jamaica	8	3	1		
Peru	6	9	6	5	13
Salvador	1				
Suriname			2		
Trinidad & Tobago		1			
Venezuela	2	4	1	3	5
AFRICA					
Angola		4	1	2	
Benin					1
Cameroon	2	1		2	3
Congo				1	
Dem. Congo Republic		3	4	1	2
Egypt			2		
Equatorial Guinea				1	
Eritrea			1		
Ghana	3	3	1	7	3
Guinea	1	4	2		5
Guinea Bissau					1
Gulf of Aden *	10	10	13	92	116
Ivory Coast	3	1		3	2
Kenya			4	2	1
Liberia			1	1	
Madagascar	1		1		
Mauritania	1	1			
Morocco	1		1	1	
Mozambique			3	2	
Nigeria	16	12	42	40	28
Red Sea**					15
Sierra Leone		2	2		
Somalia	35	10	31	19	80
Tanzania	7	9	11	14	5
Togo		1		1	2
REST OF					
Arabian Sea***	2	2	4		1
WORLD					
Belgium		1			
Caspian Sea					1
France				1	
Gulf of Oman					1
Indian Ocean****	1				1
Iran		2	2		
Iraq	10	2	2		
Oman*****			3		4
Saudi Arabia		1			
Seychelles				1	
United Kingdom			1		
Total at year end	276	239	263	293	406

Fonte: (ICC, 2010: 5)